



ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА на 1928 г.

на ежемесячный журнал

„Вестник Воздушного Флота“

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ ВОЕННЫХ ВОЗДУШНЫХ СИЛ РККА

ГОД ИЗДАНИЯ XI

Выходит ежемесячно под редакцией редакционной коллегии в составе председателя Я. И. Алксниса и членов: П. С. Дубенского, А. Г. Евстафьева, А. Н. Лапчинского, С. А. Меженинова, И. У. Павлова, И. И. Петрожицкого, Н. М. Тулупова, С. Г. Хорькова и В. В. Хрипина

УСЛОВИЯ ПОДПИСКИ:

На 1 год 6 р.—к.
» 6 мес. 3 » 50 »
» 3 » 1 » 80 »
В розницу — » 70 »

За границу:

На 1 год 6 долларов
» 6 мес. 3.5 »

Адрес редакции журнала «Вестник Воздушного Флота» Москва, 19, Манежная, 7. Тел. 57-70.

ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ!

В виду передачи Государственному Издательству издания журналов „ВОЕННЫЙ ВЕСТНИК“, „ВОЙНА и РЕВОЛЮЦИЯ“, „ВОЙНА и ТЕХНИКА“, „ВЕСТНИК ВОЗДУШНОГО ФЛОТА“ и подписного издания „ГРАЖДАНСКАЯ ВОЙНА“ подписку на эти издания впредь следует направлять в Главную Контору подписных и периодических изданий Госиздата: Москва, Центр, Рождественка, 4, тел. 4-87-19, а также в следующие отделения и филиалы.

Арзамас.
Армавир, Первомайская, 34.
Артемовск, Харьковская, 42.
Архангельск, Вятская, 4.
Астрахань, ул. Свердлова, 48.
Баку, ул. Зиновьева, Дворец труда, раствор 24.
Барнаул, Пушкинская, 58.
Белозерск, Торговая пл.
Валдай.
Валуйки.
Ветлуга.
Винница, пр. Ленина, 71.
Владикавказ, Пролетарский пр., 8.
Владимир, ул. III Интернационала, 38.
Вологда, Свободы, 6.
Воронеж, пр. Революции, 1-й дом Совета.
Выкса.
Вышний Волочек, пр. Ленина.
Вязьма.
Вятка, ул. Ленина, 88.
Георгиевск, Октябрьская, 21.
Грозный, пр. Революции, 11.
Гомель, Советская, 11.
Детское село, ул. Коминтерна, 27.
Днепропетровск, пр. К. Маркса, 157 и 151.
Елец, ул. Коммунаров.
Ельня.
Златоуст, ул. Ленинской и Никольской.
Иркутск, база Торгсектора, улица Караа Маркса, 28/2.
Казань, Гостинодворская, Гостиный Двор.
Каауга, пр. Революции, 15.
Каменск, Шахтинск. округа.

Киев, ул. Воровского, 38.
Кисловодск, ул. Караа Маркса, 7.
Козьмодемьянск.
Конотоп, Гоголевская, 25.
Кострома, Советская, 11.
Краснодар, Красная, 35.
Красноярск, Советская, 67.
Красные Баки.
Кропоткин, Красная, 37.
Кыштым.
Ленинград, „Дом книги“, пр. 25 Октября, 28.
Липецк, Воронежская, 6.
Малая Вишера.
Минск, Советская, 41.
Надеждинск.
Н. Тагиль, пл. Свободы, д. бывш. Колледж.
Николаев, Советская, 5.
М. Новгород, ул. Свердлова, 12.
Новгород, ул. 1 мая, 16.
Новороссийск, ул. Советов, 35.
Новосибирск, Сибирская база Торгсектора Госиздата, ул. ул. Советов и Семидесятиской, 25/24.
Одесса, ул. Лассала, 27.
Омск.
Орел, Ленинская, 36.
Острогоorsk, ул. Медведского, 4.
П. нва, I Интернационала, 39/13.
Пермь, ул. К. Маркса, 1.
Полтава, ул. Ленина, 5, кв. 26.
Пятигорск, Советский пр., 48.
Рассказово, Базарная пл., 6.

Рославль.
Ростов на Дону, ул. Ф. Энгельса, 10.
Рыбинск.
Рязань, ул. Подбельского, 2.
Самара, Советская, 125.
Сарапуль, Коммунальная, 18.
Саратов, ул. Республики, 30/42.
Свердловск, ул. ул. Мв. Мавяшева и Пушкинской.
Семенов.
Симферополь, ул. Троцкого, 2.
Смоленск, Б.Советская, 12.
Сормово.
Ставрополь-Кавказский, Красная, 27.
Сталинград, ул. Московской и Советской.
Сталино, 9-я линия, 79.
Старая Русса, Советская, 5.
Таганрог, ул. Ленина.
Тамбов, Коммунальная, 14.
Тверь, Советская, 30.
Тифлис, пр. Ру斯塔вди, 16.
Тихвин, пл. Свободы.
Тихорецк, Вокзальная, 15.
Томск, Ленинский проспект, 26.
Троцк, Советская, 3.
Харьков, Сергиевская пл., 3.
Хабаровск, ул. К. Маркса, 12.
Челябинск, Рабоче-Крест., 44.
Череповец, Сов. пр. Дворец труда, 4.
Чистопол, ул. Воровского.
Шахты, просп. Красной армии, 10.
Ярославль, Ленин Социализма, 6.
Яцево.

ВЕСТНИК ВОЗДУШНОГО ФЛОТА

ПОД РЕДАКЦИЕЙ:

Я. И. АЛКСНИСА, П. С. ДУБЕНСКОГО, А. Г. ЕВСТАФЬЕВА, А. Н. ЛАПЧИНСКОГО,
С. А. МЕЖЕНИНОВА, И. У. ПАВЛОВА, И. И. ПЕТРОЖИЦКОГО, Н. М. ТУЛУПОВА,
С. Г. ХОРЬКОВА и В. В. ХРИПИНА

№ 3

МАРТ

1928

ОТДЕЛ ВОЕННОГО ПРИМЕНЕНИЯ

ИЗ РАБОТЫ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА КАВКАЗСКОГО ФРОНТА В 1920 ГОДУ

И. ПЕТРОЖИЦКИЙ

В первых числах октября 1920 г. задыхавшийся в железных тисках Красной армии барон Врангель предпринял очередное наступление, и его войска, заняв Мариуполь, двинулись в Таганрогском направлении. Возникла непосредственная угроза тылу Кавказского фронта. Командование фронта приняло героические меры для борьбы с надвигающейся опасностью, мобилизуя и выбрасывая на возникший фронт все силы до последнего человека. Но их было мало, ослаблять же армии фронта не считалось возможным. Шли непрерывные совещания. Был разработан и начал проводиться план эвакуации родов Таганрога и Ростова.

Воздушный флот имел свои причины бояться наступления баронских войск. Они угрожали Таганрогу, а там находился самолетостроительный авиазавод, на котором только-что, после месяцев длительной напряженной работы, удалось установить производство и ремонт сосредоточенного там многомиллионного трофейного авиаимущества — тех самых заграничных самолетов и частей к ним, которые „нейтральная“ Англия прислала ген. Деникину.

Никто не верил в то, что Врангель придет на Таганрог, и от громадной проделанной работы будут — груды щебня, исковерканные станки, сгоревшие здания — знакомая картина времен гражданской войны.

В штабе воздушного флота Кавказского фронта было несколько летающих летчиков и летнабов. На складе авиапарка имелись отслужившие срок устаревшие самолеты, которые уже не шли на пополнение армий. На ст. Гниловской в 7 верстах от Ростова, кроме того, стояло авиазвено с 2 летчиками и 2 самолетами.

Начальник ВВС фронта для борьбы с наступающим противником ударами с воздуха решил создать сводную авиагруппу, испросив для ее усиления раз-

решение РВС на вызов из N-й армии пары „грузоподъемных“ (по тому времени) самолетов (ДН-9 „Пума“). Обслуживание сводной группы должен был принять на себя 6-й Авиапарк, находившийся в Ростове.

С этим предложением Нач. ВВС явился к начальнику штаба Кавказского фронта, коему был подчинен.

Идея использования средств воздушного флота, возможность быстрой переброски из армии, без видимого ее ослабления, самолетов вызвала решение РВС на переброску двух отрядов. Практически, однако, это дало только 4 самолета: 3 разведывательных, 2 Де Хевилэнда с мотором Сидлей „Пума“, 1 Сопвич, и 1 истребительный Сопвич-Кеммель.

Четвертого и пятого числа летчиками штаба и звена было произведено несколько разведок, установивших пределы распространения противника.

5 октября явилось днем организации группы и на 6 число к 11 часам на Гниловском аэродроме к боевой работе было подготовлено 10 самолетов: 2—ДН-9 с „Пума“, 2—Сопвича, 2—Фарсаля, 1—Анасаля, 1—Вуазен, 1—Сопвич-Кеммель и 1—Ньюпор.

Командование сводной авиагруппой принял на себя Начальник воздушного флота фронта. Личный состав группы: Красноенлеты — Петрожицкий, Хрипин, Каминский, Чулков, Петров, Моисеев, Сивоглазов, Новичков, Ефанов и Хорьков. Наблюдатели — Хорьков, Земулен, Нестеров, Гоц, Бартош, Овсейко, Трактирников.

Самолеты были вооружены: разведывательные — турельными пулеметами Льюис, хотя и не на всех самолетах были турели; истребители — пулеметами на плоскости. На двух самолетах ДН-9 и Сопвиче-Кеммеле имелись бомбодержатели и бомбосбрасыватели. Прицелов для бомбометания не было. Авиэскадрилья была снабжена фугасными 10 и 16-кг английскими бомбами.

Первая задача, поставленная штабом фронта на 6 октября, была разведка. Разведка установила стабилизацию фронта и в Азовском море у местечка „Кривая Коса“ обнаружила эскадру противника обстреливавшую побережье, и 2 парусника, находившихся в этом пункте в бухте.

При докладе результатов разведки Комавиагруппы получил задание всеми самолетами произвести налет на эскадру белых. Представителя морских сил, прикомандированного к штабу для связи, не оказалось. Связь же с Таганрогом постоянно прерывалась. После нескольких часов тщетных запросов морского командования в Таганроге о месте нахождения нашей эскадры, Комавиагруппы получил задание „лететь и бомбить эскадру, чья бы она ни была, при пролете обратив внимание на Таганрогский рейд, где должна находиться наша эскадра“.

Эта утомительная бесцельная потеря времени, помимо нервирования летного состава эскадрильи,

данном направлении. Вслед за ним, сведенные в группки по признаку скорости, полетели остальные самолеты. На Таганрогском рейде оказалось довольно много судов и несколько барж, но военных или, по крайней мере, похожих на них не было. Вопрос о местонахождении нашей эскадры, таким образом, пока остался открытым.

При дальнейшем маршруте посреди Азовского моря, несколько ближе к нашему берегу в километрах 20-25 восточнее местечка „Кривая Коса“ по направлению к Таганрогу, в кильватерной колонне, двигалась эскадра в 14 вымпелов. Никакой другой эскадры, никакого другого судна, поскольку хватал глаз, видно не было. Повидимому, это была та эскадра, суда которой утром обстреливали занятое нами побережье Кривой Косы, а, значит, это были белые. Но тогда возникал вопрос о непонятном исчезновении нашей эскадры. Поразительное же нахальство, с которым белая эскадра двигалась прямо к Таганрогу, для нас, мерявших расстояния своим масштабом и только — что бывших над Таганрогом, опять-таки заставляло сомневаться в том, что это, действительно, противник.

К этому времени собралась уже вся эскадрилья, и первые самолеты повисли над морем. Был ясный, солнечный день. Прекрасная видимость. Высота полета не была обусловлена, и самолеты находились в пределах 1200 до 2500 м. С эскадры, несомненно, должны были видеть самолеты и слышать моторы. Однако внизу было спокойно, зенитки не слали своих приветствий, и снова жуткий холодок — „а что, если свои?“ — гасит боевой задор. Но вот первый самолет пошел по курсу эскадры.

Вдруг грандиозным столбом взметнулась вода у одного из средних судов. Почти под ряд еще несколько водяных столбов, как огромные косматые лапы, по временам схватывали, совершенно закрывая суда. Мы не слышим разрывов, но видим эти рождающиеся столбы. Можно судить об их размерах, сравнивая с судами.

Один за другим подходят самолеты и видно, как ложатся бомбы каждого самолета. В общем бомбы ложатся удачно. Несколько — очень близко к судам. Однако прямых попаданий нет. Эскадра изменяет свое направление. Поворачивает на юг. Строй ее нарушен. Последние самолеты сбросили свои бомбы и выбирают к суше, обстреливаемые зенитными орудиями эскадры.

На пути к Таганрогу — разрывы в воздухе, это уже стараются наши: „по неприятельским самолетам огни!“

В донесении о налете говорилось: „Бомбометание по эскадре в составе 14 судов. Сброшено 56 бомб, общим весом 36 пудов 10 фунтов. Прямых попаданий не замечено. Бомбы ложились вплотную к бортам судов. Эскадра расстроилась, повернула на юг и далее на запад. Самолеты подверглись беспорядочному обстрелу зенитной артиллерии“.

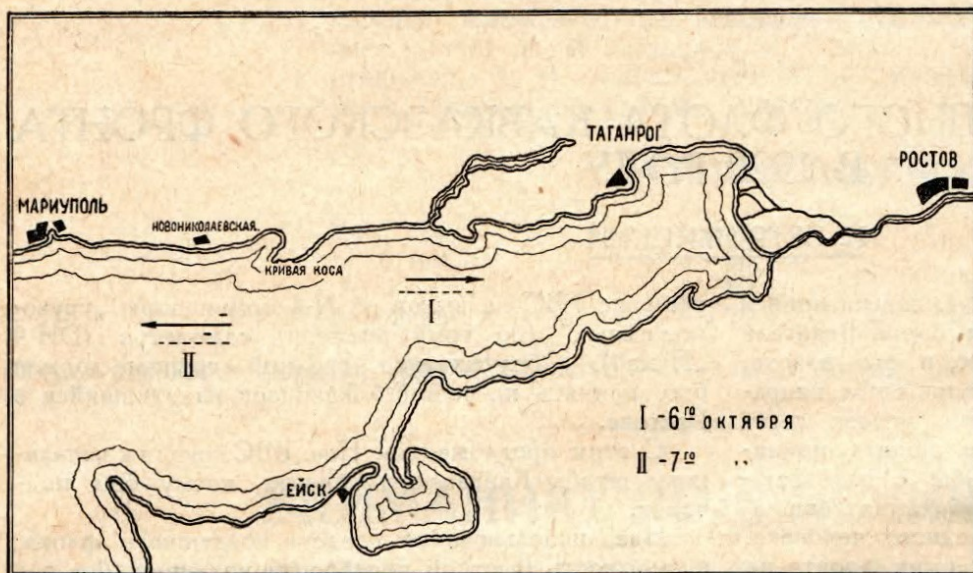


Схема налета и разведки 6 и 7 октября.

ожидавшего возвращения командира у самолетов, не дала возможности в этот день совершить больше одного налета.

Уже самый перечень наименований самолетов показывает, насколько различны были их данные. Диапазон, от трофейного одноместного английского истребителя до разваливающегося тихоходного Вуазена, заставил применить своеобразный метод постепенного выпуска самолетов с аэродрома с тем, чтобы всю эскадрилью в одно и то же время собрать над целью для бомбометания. Первым самолетом, за 30 минут до вылета истребителей, был выпущен Вуазен, пилотируемый военным летчиком Хорьковым с краслетнабом С. Г. Хорьковым.

Этот вылет хорошо передает настроения состава группы.

Тов. Хорьков, стремясь „взять побольше“ боевого груза, не учел славной многолетней службы своего самолета. Изношенный Вуазен оторвался от земли, но не смог набрать высоты даже до 100 м. Летчик сел, выложил бомбу и взлетел снова. Через 15-20 минут совершил вторичную посадку, выложил еще одну бомбу, и только тогда самолет, облегченный на два пуда боевого груза, с одной пудовой бомбой уже без набора высоты прямо пошел в за-

Ко времени прилета, в штабе было получено донесение о том, что наша эскадра стоит на Таганрогском рейде, что над Таганрогом, по направлению на запад, пролетело несколько самолетов и что с запада слышна орудийная кононада.

Разысканный представитель морского командования весьма любезно дает те элементарно-необходимые сведения, которых нам так недоставало при налете. Выясняется состав нашей эскадры: вооруженные торговые суда и баржи с установленными 6-дюймовыми орудиями; основной признак отличия нашей эскадры от противника — у них есть миноносцы, у нас — нет, и, наконец, мы получаем даже силуэты судов.

На аэродроме механики парка и летный состав направляют машины. Летчики, первый раз летавшие группой, делятся своими впечатлениями. Счастливицы „фронтовики“ иронизируют над штабниками, летающими на галошах.

Задача следующего дня — повторение налета и разведка. 7 октября с утра сильный, порывистый ветер, вследствие чего в налете смогли принять участие лишь 7 самолетов. Эскадра противника обнаружена посреди моря, южнее Ново-Николаевской, в движении на запад.

Самолеты были встречены интенсивным огнем зенитной артиллерии. Один миноносец, накануне шедший самостоятельно, оказался на буксире. Два самолета снизились до высоты 800 м.

Донесение об этом налете уточняет состав эскадры противника: „в кильватерной колонне — 2 миноносца; 2 больших судна, буксирующих миноносца, и 2 баржи с орудиями; остальные семь — небольшие быстроходные судна. Кроме того, с правой стороны эскадры, параллельно ее курсу, отдельно, шел большой четырехтрубный миноносец. По эскадре сброшено 50 бомб, общим весом 35 пудов 15 фунтов.

При бомбометании были удачные разрывы и, по видимому, два непосредственных попадания в судна — одно из них в миноносец. Самолеты подверглись жестокому обстрелу зениток. Один самолет получил пробоину осколком снаряда. Налет был при сильном ветре, временами останавливавшем самолеты. Эскадра сфотографирована.

На обратном пути 3 самолета, в том числе самолет Начальника воздушного флота, имели вынужденные посадки из-за неисправности мотора.

Разведка района расположения противника установила отход его. В этот же день для питания самолетов группы в Таганрог была выделена база с материальной частью и обслуживающим персоналом, а на следующий день, 8 октября, 5 самолетов группы были переброшены в Таганрог, где и вошли в подчинение командования Южного фронта. В дальнейшем на самолеты авиаэскадрильи возлагались задачи по разведке отступающего противника. Через несколько дней, когда противник докатился до своих исходных до наступления позиций у Бердянска и Нагайска, группа была расформирована.

Страничка личных переживаний

При вылете 7 октября на моем Фармане плохо работал мотор: 1180 оборотов, вместо нужных 1300. Я взял три 16-кг бомбы. За Таганрогом мотор стал давать пропуски, однако возвращаться, не сбросив бомб или сбросив их кое-как, не хотелось. Не-

приятно было отрываться от берега. Но, когда появился и стегнул по нервам первый разрыв зенитки, берег был забыт. Своей целью избрал отдельно от эскадры шедший четырехтрубный миноносец. Снизился над ним до 800 м. Летчик Новичков, летевший на втором Фармане, имея задание следовать за мной в паре, также снизился. Зайдя по курсу миноносца, нагнал его. Первая бомба легла сзади и слева. На втором круге — впереди и справа. Свою третью бомбу никак не мог сбросить, так как летнаб, стремясь лучше прицелиться, пропускал момент сбрасывания, затем показывал мне итти на круг. Третья бомба легла вплотную у корпуса. Появилось густое пятно черного дыма. Бомбы были сброшены. Мысль снова сосредоточилась на далеком берегу. Хлопки в моторе продолжались. Он сдавал обороты и, несмотря на разгрузку от бомб, самолет снижался, и за Таганрогом была вынужденная посадка.

Рассказы очевидцев

11 февраля 1921 г. участник налета летчик Ефанов, имея задание на полеты в район местечка Кривая Коса, произвел опрос жителей этого района, очевидцев боя. Наиболее интересные приводятся:

„Хутор Обрывский“. Осведомитель рыбак В. Я. Ливеренко.

„6 октября 1920 г. я с четырьмя рыбаками, находился в 25 верстах от берега моря.

На горизонте показались трубы судов. Мы приняли суда за красные и продолжали рыбалить. Вдруг послышались два орудийных выстрела. У нас создалась паника потому, что снаряды, перелетев лодки, разрывались. Мы стали уходить к берегу. По нас открыли сильную стрельбу. Мы решили спустить паруса. Стрельба прекратилась.

К нам подехал катер и, взяв на буксир нашу лодку, поплыл к судам. Их было четырнадцать штук: два минных крейсера — „Страж“ и „Грозный“, три миноносца, из коих два тащили на буксире один ледокол — „Гайдамак“, две баржи, вооруженных орудиями большого калибра, остальные морские — катера, вооруженные зенитками.

Меня свели к адмиралу на линейный крейсер „Страж“. Адмирал спрашивал у меня о месторасположении Красной эскадры. Я, конечно, о нашей эскадре не мог ничего сказать. Нас отпустили. Потом снова вернули и мы на буксире поплыли с судами к Миусу.

К 3 часам дня, совершенно неожиданно для всех, упали у самых бортов судов пущенные, как оказалось, с аэропланов бомбы. Взрывы были сильные, суда заливало водою.

Тут только выяснилось, что бомбы бросала воздушная эскадра, прилетевшая с Таганрога.

На судах поднялась сильная паника: „Спасайся, кто может“.

После нескольких взрывов суда изменили курс на юг, к Ейску.

Все пущенные с аэропланов бомбы совершенно взяли в кольцо всю эскадру.

Многие бомбы рвались у самых бортов судов. Суда качались от взрывов. Были ли раненые, сказать не могу, в виду того, что наши лодки были причалены ко второму от головного судну.

Расспрашивать мы боялись. Могу сказать, что один из катеров, около которого был взрыв, перестал

быть видным от завесы воды и черного густого дыма. Он быстро прошел к головному адмиралтейскому судну, причалил к нему и, только спустя продолжительное время, отошел на свое место.

Со всех судов и барж сильно обстреливали оружейным и пулеметным огнем воздушную эскадру. Между прочим, на судах во время бомбометания, команда, чуть не плача, говорила:

„Они знают, что у нас есть дети дома, неужели мы погибли? Пусть пожалеют нас летчики. Хотя бы скорей адмирал завернул назад“.

При чем команда говорила определенно, что адмирал хочет взять Таганрог. После поворота головного суда команда обрадовалась.

К утру суда сгруппировались у Кривой Косы. Нас отпустили, взяв часть рыбы.

Когда мы были на берегу, были слышны взрывы. Это опять налетела воздушная эскадра и бомбила уходившего противника.

Видимость была плохая. Это было днем 7 октября 1920 г.

Ливеренко.

Вышеизложенное подтверждаю: М. Абрамов.

Настоящее свидетельствую:

Председатель Исполкома М. Ковальчук.

Собственноручные подписи М. Абрамова и Ковальчук удостоверяю. 12/II — 1922 г.

Предрайисполкома (подпись).

Секретарь (подпись).

Ст. Ново-Николаевская.

Осведомитель Райпродкомиссар М. Григорьев.

7 октября 1920 года¹⁾, в 11 часов дня на горизонте, со стороны Мариуполя, на расстоянии 40 верст, показалась эскадра белых банд в составе восемнадцати кораблей, из них три миноносца, остальные — примитивного типа, т.е. баржи, вооруженные 3 и 6-дюймовками.

По сообщению из Таганрога, десанта на них никакого не было.

В 3 часа дня началась бомбардировка хутора Кривой Косы, где имелось 450 снарядов артиллерийских морских батарей.

Неприятель, с целью взорвать их, и обстреливал хутор Стрелку, но это ему не удалось.

Тогда неприятельский миноносец подошел ближе к хутору и разбил сарай, где находились снаряды, в результате чего оказалось, что все снаряды взорвались. Взрывы были периодическими. Целых снарядов совершенно не оказалось.

После окончания своих гнусных дел, они послали шлюпку с семьей офицерами, которые высадились в хуторе Стрелка, передали письмо в Таганрог жителям, последние их передали Уполномоченному Особого Отдела XIII армии.

Часть офицеров скрылась в селении, а часть села в шлюпку и уехала обратно на корабли.

У меня на Кривой Косе была парусная лодка, груженная пшеницей (5 000 пудов), ее взяли и отправили к главнокомандующему этой эскадры — адмиралу, который отпустил лодку обратно, сказав: „Пусть едят пшеницу Красные, а у нас хватит“.

¹⁾ Повидимому — описка, вероятно дата 20 сентября.

Рыбу из баркаса взяли и заплатили рыбакам деньги.

Этим делом и закончились их операции 20 числа. 7 же октября появилась снова эскадра с таганрогского направления. Часа в два дня появились наши самолеты. Я только хорошо видел, как два аэроплана вступили в бой с эскадрой и начали бросать бомбы, в результате чего напротив Безымянной Косы один аэроплан снизился и удачно бросил бомбу, попав в неприятельский корабль и последний загорелся, начал давать тревожные свистки и тонуть. К нему подплыли другие, по всей вероятности, спасли тех, кто был на нем.

Корабль же стал понемногу тонуть и до сего времени находится погруженным в воду.

Подробности могу прислать, если это требуется“.

11 февраля 1921 года.

Районный продовольственный Комиссар

Григорьев.

Вышеизложенное тов. Григорьевым я, тов. Соколов Гр., подтверждаю. Присовокупляю, что в сторону ст. Ново-Николаевской, по направлению слободы Весело-Вознесенской, были видны несколько аэропланов, в количестве около пяти-семи штук, и все время они курсировали в воздухе над морем по направлению слободы Весело-Вознесенской.

Собственноручную подпись Райпродкомиссара тов. Григорьева Исполнительный Комитет 2-го подрайона подписью и приложением печати удостоверяет. 1921 года, февраля 11 дня.

Председатель (подпись).

Секретарь (подпись).

Выводы

Из изложенного можно сделать ряд выводов, и в частности о том, как не следовало организовывать работы авиагруппы. Но это теперь, когда мы все, даже рядовые наши летуны имеют представление и практику в групповых полетах, тогда же для меня и моих товарищей создание этой группы было сплошной импровизацией. Во всяком случае эта сводная авиагруппа задачи свои выполнила.

Когда мне случается читать или слышать споры — морской флот или воздушный — я невольно вспоминаю четырехтрубный миноносец, ищущий спасения в „скорости хода“, из всех четырех труб которого валит дым, мешающий стрельбе его же собственных орудий и преследующий его дряхлый Фарман с его тремя бомбами. И если можно говорить о неуязвимости от воздушного флота дредноутов, покрытых пластами брони и незатопляемых (хотя, с моей точки зрения, дело лишь в размере самолетов, грузоподъемности их и калибре бомб), то миноносцы и прочие суда вспомогательного значения явятся легкой добычей любого из наших устарелых самолетов, на котором будет прицел, допускающий точное бомбометание, несколько бомб и экипаж, слетанный и желающий достичь результатов.

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦИИ И СЛУЖБЫ ШТАБА РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНОЙ АВИАЦИОННОЙ ЧАСТИ

(Вопросы управления в применении к отдельной части)

(Дискуссионно)

А. АЛГАЗИН

НАЗНАЧЕНИЕ И ОСОБЕННОСТИ АВИАШТАБА. ДВОЙСТВЕННОСТЬ В ЕГО ФУНКЦИЯХ

Назначение всякого авиационного штаба, как органа боевого управления, состоит в том, чтобы:

а) Изучать и оценивать обстановку, подготавливать необходимый материал для принятия командованием решения по выполнению задач, поставленных выше; вообще — проводить все мероприятия, обеспечивающие возможность принятия этого решения.

б) Разрабатывать план и распоряжения по проведению решения в жизнь; осуществлять контроль и все мероприятия по действительной реализации решения командования.

в) Обрабатывать и представлять результаты работы обслуживаемой инстанции или исчерпывающе доносить о них.

Все эти функции совершенно согласуются с тем, что авиационный штаб является разновидностью штаба вообще. Однако, выполнение этих функций, соответственно характеру авиационной службы, имеет некоторые особенности, требующие своего внешнего организационного выражения.

Первой особенностью, требующей своего отражения в службе штаба, является двойственность в оперативных взаимоотношениях и интересах командных инстанций воздушных сил. Эта двойственность особо резко сказывается в частях и соединениях, непосредственно обслуживающих войсковых начальников.

Авиация выполняет несамостоятельные задачи, а задачи, поставленные командованием по содействию войскам и их обслуживанию. С другой стороны, выполнение задач содействия и обслуживания протекает в обстановке активного противодействия воздушных сил противника, что для каждой части приводит к необходимости параллельно непосредственному удовлетворению интересов обслуживаемого войскового командования, во-первых, всесторонне учитывать все сведения о неприятельских воздушных силах, во-вторых, осуществлять теснейшее оперативное и боевое взаимодействие с надлежащими службами, соединениями и частями своих воздушных сил, независимо от

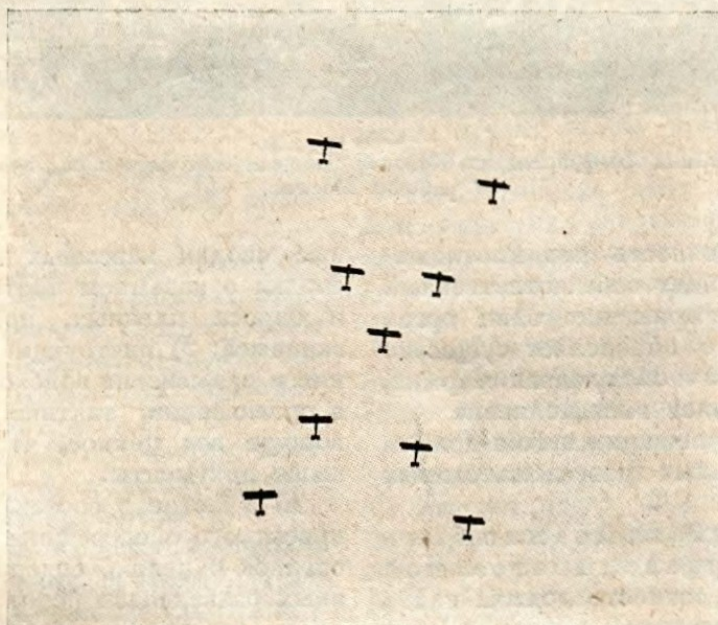
прямого подчинения данной части тому или иному войсковому начальнику. В результате и возникает неизбежно указанная нами двойственность в оперативных взаимоотношениях и интересах.

Именно эта двойственность оперативных взаимоотношений и интересов и должна найти себе реальное выражение в соответствующем разделении функций между частными органами авиационного штаба, которое должно несколько отличаться от такового же в войсковом штабе. В войсковом штабе задачи (при надлежащем взаимном общении) распределяются между оперативной частью — центральным органом штаба, и разведывательным отделением — органом сбора сведений о противнике.

В авиационном штабе также должен быть орган оперативный и разведывательный. Но для большей четкости в работе

и ответственности сотрудников штаба, в целях простоты сортировки сведений, обстоятельности их изучения и обработки, своевременности представления и собственного усвоения, наконец, для единообразия в линиях внешней живой связи сотрудников авиационного штаба с различными инстанциями, при двойственности оперативных взаимоотношений и интересов (земля и воздух), — следует несколько изменить круг ведения оперативного и разведывательного органов авиационного штаба.

Это изменение должно коснуться всех инстанций ВВС, от ВВС армии и до корпоратива. В штабе ВВС армии помощник начальника штаба по оперативной части должен велять всеми специальными вопросами применения ВВС, а именно: организовывать сбор сведений о своих воздушных силах и воздушных силах противника, (т.е. сведений по воздушной обстановке в целом), принимать меры, обеспечивающие возможность принятия командованием решения по собственному проведению и построению воздушных операций, проводить мероприятия, обеспечивающие взаимодействие частей воздушных сил. Помощник же начальника штаба по разведывательной части (начальник разведывательного отделения) обеспечивать связь



Самолеты ВВС в фигурном строю десятки в день десятилетия Октябрьской революции.

с войсковыми инстанциями и прежде всего — с разведывательным и оперативным отделами (отделениями) обслуживаемого войскового штаба, собирая все данные не только о наземном противнике, но и, обязательно, о своих наземных войсках.

б) Изучение всех документов, характеризующих как противника, так и наши войска (т. е. наземную обстановку в целом), и определяющих задачи на разведку, а именно: 1) приказы, приказания и руководящие указания войскового начальника; 2) оператив-



В день десятилетия Красной армии, 26 февраля, на Красной площади состоялся парад войскам и мощная демонстрация рабочих Москвы.

Таким образом, двойственность взаимоотношений и интересов авиации найдет себе естественный выход и организационное выражение: один орган штаба будет вести тем, что определяет существо авиационных задач содействия и обслуживания армии, другой же — тем, что определяет их выполнение.

Этот же „дуализм“ в организации штаба должен быть проведен и в отдельных разведывательных частях.

Минимум два помощника должно быть у начальника штаба разведывательной части, ибо и здесь двойственность должна найти тот же выход в соответствующей организации и надлежащем разделении обязанностей. Один помощник будет вести вопросами „земли“, другой — „воздуха“. Начальник же штаба объединяет, синтезирует, эти области в одно целое.

Ниже дается примерный перечень обязанностей указанных помощников начальника штаба по разведывательной части (начоперчасти и начразведки, как они в дальнейшем будут называться здесь).

ФУНКЦИИ НАЧРАЗВЕДКИ И НАЧОПЕРЧАСТИ

Главнейшим содержанием работы начразведки должно быть:

I. До полетов

1. Участие: а) в составлении разведывательным органом высшей инстанции (разведывательное отделение штаба корпуса — для корпусного отряда, разведывательное отделение штаба ВВС армии — для армейской эскадрильи) плана разведывания на период операции и б) в постановке разведывательных задач на ближайшее время.

2. Подготовка для своего начальника штаба материалов по дальнейшей разработке той части плана разведывания, выполнение которой лежит на данной авиачасти; разработка (при постоянной живой связи с разведотом высшей инстанции) ближайших задач, стоящих перед частью. Сюда войдет:

а) Изучение военно-географических и аэрографических свойств района.

ные сводки наземных войск; 3) разведывательные сводки о наземном противнике; 4) данные агентуры и опроса пленных, предыдущие донесения своих экипажей; 5) инструкции, бюллетени, устные указания и разъяснения войсковых органов о новых данных в организации, тактике и маскировке противника, вообще все ценное, что не включено в указанные выше документы.

в) Участие в составлении начальником оперчасти проектного оперграфика путем дачи ему надлежащих справок о целях, содержании и характере тех или иных разведзадач по плану.

3. Подготовка материалов по окончательной постановке задач экипажам.

4. Участие в организации тактической подготовки экипажей в части уяснения ими наземной обстановки и существа своих разведзадач (при отдаче как исполнительных, так и предварительных распоряжений).

5. Участие в контроле этой подготовки.

II. После полетов

6. Участие в опросе экипажей, возвратившихся с полета, в части, касающейся данных наблюдения земли; непосредственная предварительная обработка этих устных данных и немедленная передача их соответствующим адресатам (если нужно).

7. Обработка всякого вида донесений, нанесение их данных на рабочую карту штаба и оперативно-разведывательную карту летного состава (см. дальше).

8. Обработка данных разведки, соединение их с оперативными данными начоперчасти и представление их в виде оперативно-разведывательных сводок соответствующим адресатам по земной линии.

Дальнейшая разработка разведывательных задач своей эскадрильи или отряда и т. д.

Таким образом, разработка разведзадач по их содержанию, сбор, централизация и эксплуатация всех данных наземной обстановки, передача добытых

разведанных, тесная связь с подлежащими разведывательными органами, участие в руководстве тактической подготовкой экипажей — таков круг ведения начразведки.

Главнейшим содержанием работы начоперчасти должно быть:

I. До полетов

1. Сбор и подготовка для начальника штаба материалов по построению и непосредственному проведению разведки во исполнение задач, поставленных свыше, разработанных по их содержанию начальником же штаба с помощью начразведки и утвержденных командиром эскадрильи. Сюда войдет:

а) Изучение аэрографических и военно-географических свойств местности;

б) Постоянная живая связь с оперативным отделом штаба ВВС, с целью сбора и изучения всех данных, характеризующих воздушную обстановку, а именно: 1) приказов, приказаний и др. распоряжений по ВВС и ВХО; 2) оперативных и разведывательных сводок ВВС; 3) бюллетеней, инструкций, наставлений и всех прочих специальных материалов по применению ВВС.

в) Ведение оперативно-разведывательной карты воздушной обстановки — рабочей штабной и для летного состава.

2. Участие в составлении плана разведки в смысле наметки решения по способам его проведения; подготовка проектного оперативного графика; иначе говоря, перевод содержания разведывательных задач на маршруты, время, количество полетных часов, их распределение по дням и т. д.

3. Участие в оценке воздушной обстановки, определяющей построение разведки ближайшего времени и выполнение предстоящих разведполетов.

4. Обеспечение живой связи с соответствующими частями ВВС (особенно с боевой авиацией, а для войсковой авиации и с частями прифронтовой зенит-

штурмовая авиация (разведка целей, фото-съемка и т. п.).

5. Подготовка и отдача предварительных распоряжений экипажам со всеми необходимыми указаниями по воздушной обстановке и боевому поведению, вообще участие в руководстве тактической подготовки летного состава в этом смысле.

6. Подготовка окончательных (исполнительных) распоряжений и их отдача в том же порядке.

7. Участие в контроле подготовки экипажей в отношении воздушной обстановки и боевого поведения в полете.

II. После полетов

8. Участие в опросе экипажей о данных воздушной обстановки полета, в случае необходимости — немедленное представление этих данных заинтересованным инстанциям (нормально — оперативный отдел Штаба ВВС, но в некоторых случаях и в штабы бригад) и нанесение их на оперативно-разведывательную карту.

9. В дальнейшем — получение от начразведки письменных донесений (сданных последнему экипажами) с тем, чтобы поверить и дополнить данные воздушной обстановки, полученные устным путем.

10. Обработка этих сведений, с последующим включением их в оперативно-разведывательные сводки, каковые начоперчасти представляет (по воздушной линии) соответствующим адресатам; представление по этой же линии срочных донесений.

11. Ведение: а) П. З. Р. (поденной записи распоряжений); б) журнала боевых действий; в) фактического оперграфика (число часов боеработы по дням).

12. Подготовка материалов по организации следующей разведки и т. д. в том же порядке.

Уже из этого обзора видно, что начоперчасти и начразведки обязаны поддерживать друг с другом живейшее деловое общение. Их работу объединяет начальник штаба.



В день десятилетия Красной армии, 26 февраля, на Красной площади состоялся парад войскам гарнизона Москвы.

ной артиллерии) в целях дополнительной информации и достижения максимального четкого взаимодействия. В частности, посредничество в получении данной частью дополнительных задач, в коих заинтересованы бомбардировочная, истребительная или

ОРГАНИЗАЦИЯ ОПЕРАТИВНОЙ ПОДГОТОВКИ ЭКИПАЖЕЙ

Опыт показывает, что в обиходе разведывательной части всегда налицо угроза недостатка времени на эту подготовку.

Командование части располагает двумя основными средствами сделать так, чтобы времени на подготовку экипажей хватало всегда.

1. Систематически ориентировать летный состав во всех деталях земной и воздушной обстановки и в характере задач, которые предположительно стоят перед частью; иначе говоря, организовать руководство подготовкой экипажей со стороны штаба и при том заблаговременно (тотчас же по прибытии части на новое направление), стремясь к тому, чтобы возможно меньше оставалось напоследок.

Подготовка каждого экипажа разобьется, примерно, на три этапа:

1. Общая подготовка: а) основательное изучение общих условий, характерных для данного района, б) изучение общих данных обстановки, без усвоения которых невозможно выяснение разведывательных задач, и в) общая материально-техническая подготовка (главным образом самолета и его оборудования).

2) Подготовка в предвидении вероятных задач, начинающаяся с момента получения частью директивных указаний о предположительной работе на период, когда определяется лишь полоса, район или направление, конкретные же задачи намечаются лишь примерно.

3. Конкретная подготовка к выполнению определенной задачи, когда ближайшие задачи определены окончательно, когда командованием принято решение на построение разведки, и когда экипажи получили уже свои частные задачи.

Также заблаговременно организовать и контроль подготовки (см. ниже).

2. Учитывая степень боевой готовности своей части и время, потребное на окончательную подготовку к данным полетам, отдавать распоряжения на разведку возможно раньше, широко практикуя метод предварительных распоряжений.

Руководство подготовкой экипажей со стороны штаба, придающее его оперативной работе несколько учебный характер, есть следующая особенность службы штаба авиационной части, по сравнению со штабом войсковым. Штаб является здесь не только органом постановки задач, контроля и учета их выполнения, но и органом непосредственного инструктирования подчиненных. Вызывается это также общими специфическими особенностями авиации (постоянный недостаток времени и срочность задач, требование особой точности в понимании задания и общей обстановки, весьма сложной зачастую, в расчете времени, маршрута, боевого поведения и т. д. — требование, обусловленное размахом работы, подвижностью средств и необходимостью взаимодействия с другими родами авиации в видах сопротивления воздушного пр-ка). Как экипажи должны заботиться, чтобы их решение и подготовка не скомпрометировали решение командования, так и это последнее через свой штаб должно следить за обеспеченностью действительного проведения своего замысла. То обстоятельство, что экипажи свои задачи получают нормально через посредство командиров неотдельных отрядов (звеньев), как-овые отвечают за общую боевую подготовку своих единиц и персонально наряжают летсостав на заданные полеты, — не противоречит руководству оперативной подготовкой экипажей со стороны штаба. Обычно перед командирами неотдельных отрядов всегда стоит целый ряд организационно-строевых технических мероприятий, к тому же они могут отправляться в полет и сами. Вместе с тем, штаб всегда будет обстоятельнейшим образом пребывать в курсе последних сведений обстановки.

В оперативной подготовке экипажей исходным моментом является подготовка тактическая, каковая, в свою очередь, состоит из подготовки в отношении существа разведзадачи, т.-е. в отношении наземной обстановки, и подготовки в отношении боевого поведения в воздухе, т.-е. воздушной обстановки. В тактической подготовке экипажей должны принимать непосредственное участие начразведки и начоперчасти; Начальник штаба (не говоря уже о командире) объединяет руководство во всех отношениях, направляя работу своих помощников и специалистов.

Функции и приемы руководства подготовкой со стороны начразведки и начоперчасти совершенно аналогичны, разница лишь в содержании вопросов, которыми каждый из них ведает.

Знание экипажами наземной обстановки, разъяснение им существа их частных задач, знание общей тактики и организации противника, его принципов и техники маскировки и т. д. лежит на ответственности начразведки.

Знание экипажами воздушной обстановки и всех данных ее, обуславливающих построение и проведение разведки, разъяснение оперативного замысла командования, инструктирование в отношении боевого поведения в воздухе — лежит на ответственности начоперчасти.

РАБОЧАЯ КОМНАТА ЛЕТНОГО СОСТАВА

Начразведки и начоперчасти — главные работники по оборудованию рабочей комнаты летного состава.

В основном оборудование рабочей комнаты летного состава должно включать в себя следующее.

1. В ведении начразведки

1. Оперативно-разведывательные карты наземной обстановки разных масштабов, постоянно освежаемые и дополняемые. Таковых должно быть, по крайней мере, две:

а) Карта, рисующая обстановку в объеме следующего высшего соединения (для корпусного отряда — в масштабе армии; для арм. эскадрильи — фронта).

б) Карта обстановки на фронте данного соединения, обслуживаемого частью (или в полосе, отведенной для ее работы). Масштаб этой карты, естественно, больше первой.

Возможно, что, кроме этих карт, потребуются частные карты, еще более крупного масштаба, детализирующие обстановку в той степени, какая требуется характером частных задач экипажей.

К картам должны прилагаться все необходимые пояснения (легенды, экспликации и т. п.). Частично карты могут заменяться схемами.

2. Карты и планы (напр., планы железнодорожных станций ведомства путей сообщения), служащие для изучения топографических элементов района и пунктов разведки.

3. Альбомы фото-снимков, служащие, во-первых, для аналогичной цели, во-вторых, — вообще для более детального изучения вероятных объектов, пунктов или районов разведки, показывающих приемы маскировки противника, регистрирующие демаскирующие признаки его и т. п.

4. Фото-донесения от предыдущих полетов (дубликаты направленных по адресатам) для использования в аналогичном смысле.

5. Инструкции, наставления, справочные данные, таблицы, схемы и т. п. по всем вопросам, касающимся разведки неприятельского расположения, организации и тактики противника, его маскировки и проч.

6. Все оперативно-разведывательные документы последнего периода, характеризующие наземную обстановку.

II. Введении начоперчасти

1. Оперативно-разведывательная карта воздушной обстановки, содержащая полные и свежие данные: о базировании, дислокации, боевом составе и расписании воздушных сил наших и противника¹⁾, о группировке зенитной артиллерии и целеуказания; о наиболее опасных районах, зонах и направлениях разведки с разделением их по времени и высотам, с указанием, какого рода эта опасность; о задачах нашей боевой авиации с точным указанием всех элементов ее настоящей и будущей работы (объекты, время, маршрут, высота, состав); о линиях связи между частями наших воздушных сил и т. д. Карта, естественно, будет захватывать и соседние соединения в мере влияния их положения на работу в своей полосе. Быть может и здесь не представится возможным ограничиться одной общей картой, а придется иметь, кроме нее, несколько частных карт (или схем); особенно эти карты нужны будут для детализации группировки зенитных средств противника в том или ином его зенитном узле или плацдарме.

2. Справочные данные (таблицы, схемы, справочники и т. п.) о качествах и свойствах неприятельских ВВС (в первую голову — истребителей) и зенитной артиллерии; все это должно носить совершенно конкретный характер, примененный к данным условиям, обстановке и задачам части.

3. Силуэты своих и неприятельских самолетов.

4. Наставления и инструкции по боевому применению наших ВВС (особенно по службе воздушной разведки), бюллетени с оценкой оперативных и тактических привычек неприятеля и т. п.

5. Все оперативно-разведывательные документы воздушной обстановки последнего периода, относящиеся к выполнению предстоящих задач.

6. Аэрографические и военно-географические описания района (одинаково относящиеся и к области начразведки).

На видном месте рабочей комнаты должна быть

помещена инструкция по оперативной подготовке экипажей, составленная штабом в развитее соответствующих положений устава — сообразно специфическим условиям данной части. Эта инструкция, в частности, должна определять порядок использования оборудования и материалов данной рабочей комнаты.

Начразведки и начоперчасти не ограничиваются лишь наблюдением за



Наркомвоенмор тов. Ворошилов приветствует войска на параде в дни 10-летия Красной армии.

надлежащим состоянием рабочей комнаты¹⁾ но, как сказано выше, непосредственно руководят тактической подготовкой экипажей. Руководство это выражается в том, что означенные сотрудники штаба в сроки, определенные командованием (до получения частью конкретных задач, в процессе общей подготовки экипажей — периодически, в процессе же организации разведки — непосредственно после назначения экипажей в полет, в момент, определенный приказом), оказывают всестороннюю помощь экипажам путем личного разъяснения им документов вплоть до ориентировки пунктов на карте разъяснения обстановки, задач войскового начальника, частных задач экипажей, идеи построения разведки и т. д. Помощь эта должна продолжаться и в процессе принятия решения экипажами (напр., при составлении вопросника, развивающего разведзадачу, в процессе предусматривания боевых случайностей в воздухе, при оценке тактической выполнимости полета и т. д.). Время на это руководство должно найтись в любых условиях. Начальник же штаба должен таким образом распределять работу, чтобы его начоперчасти и начразведки к моменту подготовки экипажей освобождались полностью от других обязанностей²⁾.

¹⁾ Понятно, не в смысле внешнего вида, а в отношении полноты и свежести содержания; внешний же вид нужен лишь в мере требований четкости и ясности.

²⁾ Начоперчасти может явиться на несколько минут позже начразведки, так как на нем лежит ответственность за отдачу всех вообще распоряжений командира части. Но это не помещает делу, так как подготовка начинается с «земли».

¹⁾ В первую очередь — истребителей.

В рабочей же комнате должны производиться и все летно-технические расчеты экипажей¹⁾. Сюда своевременно должны быть доставлены метеорологические данные (шаро-пилотный бюллетень, синоптические карты и т. п.). Руководство всеми этими расчетами должно лежать на соответствующих инструкторах аэронавигации, аэрофотооъемки, вооружения и связи. Фотолаборант, техники по приборам и вооружению под наблюдением инструкторов должны помогать подготовке экипажей непосредственно у самолетов.

Начальник штаба должен озаботиться точным распорядком в организации оперативной подготовки экипажей, стремясь к максимально продуктивному использованию времени, которого всегда мало.

КОНТРОЛЬ ПОДГОТОВКИ

Завершающим моментом руководства подготовкой является ее контроль.

Право и обязанность контроля лежит, естественно, прежде всего на командире части, начальнике штаба и командирах неотдельных отрядов. В области тактической подготовки право контроля должно предоставляться соответственно начоперчасти и начразведки.

1. Полная боеспособность самолета, его оборудования и вооружения.

2. Умение наблюдателя толково и ясно изложить обстановку, свою задачу и решение по ее выполнению.

3. Наличие подготовленных карт (с надлежаще нанесенной обстановкой), маршрутной карточки, как графического выражения решения, со всеми расчетами на ней, наличие рабочих схем.

К контролю можно подходить с разных сторон; это зависит от частных условий и индивидуальных данных экипажа. Лучше всего, если он не нагромождается напоследок, а проводится постепенно в процессе подготовки. Во всяком случае он должен проводиться настолько заблаговременно, чтобы ни в коем случае не задержать вылет.

ВОПРОСЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ РЕЗУЛЬТАТОВ ПОЛЕТНОЙ РАБОТЫ

Опрос экипажей по их возвращении. Известно, что результаты данного разведывательного полета доносятся экипажем командованию прежде всего в порядке устного доклада. Значение устного доклада (аналогичного по своему смыслу предваритель-



Тов. Баранов открывает митинг в день передачи трудящимися СССР самолетов „Наш ответ Чемберлену“ в ряды ВВС.

Формальными (внешними) признаками надлежащей подготовки экипажей является:

¹⁾ Таким образом, в оборудование рабочей комнаты, коиме указанного выше, должны войти все материалы, инструкции, таблицы, схемы, номограммы и т. п., относящиеся к спец. службам. Все эти пособия находятся под наблюдением соответствующих инструкторов.

ному распоряжению) огромно: он ускоряет использование данных разведки, во-первых, во-вторых же, он дает надлежащую установку и оформление материала, привезенному наблюдателем¹⁾.

¹⁾ По этому поводу см. статью д-ра Добротворского, помещаемую в 4 номере „Вестника Воздушного Флота“. Ред.

Всегда желательно, чтобы устный доклад принимался начальником штаба, если не командиром части. В высшей степени желательно также участие в этом этапе оперативной работы начоперчасти и

поверки в отношении высоты и времени является барограмма. Средством поверки в отношении маршрута являются фото-снимки и последующие сведения наших постов наблюдения и агентуры.



Ко дню 10-летия Красной армии был торжественно открыт Дом Красной армии имени М. В. Фрунзе.

начразведки. Присутствие командиров неотдельных отрядов, отвечающих за боевую подготовку своих экипажей, также желательно, но не необходимо, тем более, что они сами могут быть в воздухе. В случае невозможности для начальника штаба самому принимать доклад, таковой принимается его помощниками самостоятельно. Во всех случаях последние фиксируют в своих блокнотах все важное и срочное, требующее особого внимания или немедленной передачи заинтересованным инстанциям. Они также непосредственно участвуют в опросе экипажа, детализируя и уточняя сведения, каждый в своей области. Все, требующее немедленной передачи, фактически срочно передается начоперчасти (по воздушной линии) и начразведки (по земной линии), при чем средства и способ передачи (телефон, телеграф, велосипед, мотоцикл, автомобиль, самолет) выбираются сообразно обстановке и характеру сообщения. Ими же дополнительно передаются соответствующим адресатам те данные, кои наблюдатель сообщал в полете по радио или путем сбрасывания краткого донесения.

Обработка донесений, сводки. Как сказано было выше, донесения экипажей обрабатываются начальником оперчасти и начальником разведки — каждым по своей области. Обработка заключается в объединении данных всех вернувшихся экипажей, в нанесении их на рабочие карты штаба и летсостава, в составлении оперативно-разведывательных сводок и представлении их адресатам. Адресаты сводки определяются обслуживаемым штабом. Нормально сводка идет, во первых, по линии войсковых инстанций (передача на ответственности начразведки), во вторых, по линии воздушных инстанций (передача на ответственности начоперчасти). Могут быть случаи, когда по объему работы надобности в сводках нет. В этом случае в высший штаб идут донесения экипажей.

Контроль выполнения. Одновременно с обработкой данных разведки контролируется и степень выполнения экипажами их задач. Все невыполненное расценивается с точки зрения причин, обусловивших невыполнение. Степень выполнения экипажами собственно-разведывательных задач оценивает начразведки. Степень оперативной дисциплины экипажей, т.е. степень соблюдения ими всех указаний командования, по способу выполнения полета и его элементам, оценивается начальником оперчасти. Средством

ВОПРОСЫ ОПЕРАТИВНОЙ СПЕЦИАЛИЗАЦИИ ЛЕТНОГО СОСТАВА

Как командиры неотдельных отрядов, непосредственно руководящие боевой работой экипажей, так и штаб, ответственный за подготовку части в целом, должны учитывать вопрос об оперативной специализации летного состава.

В период боев должно быть налицо постоянное стремление к увеличению непосредственной производительности и благополучному исходу полетов, а также к сокращению времени на подготовку экипажей, что приводит к требованию специализации летного состава на заданиях определенного рода, на разведке определенных участков и направлений.

Наоборот, в период затишья и общей подготовки (тем более в мирное время) можно и должно предоставлять экипажам на их подготовку максимальное время; в этот период следует пропускать летный состав через все возможные задания, производя в то же время наметку отбора по специальностям.

УЧАСТИЕ НАБЛЮДАТЕЛЯ В РАБОТЕ ШТАБА

Наблюдателю предстоит принимать живейшее участие в работе штаба не только в порядке постоянной службы, но и в порядке совмещения со строевой работой. Это участие будет определяться во-первых, той пользой, которую наблюдатель извлекает для себя, во-вторых, возможными (даже вероятными) случаями, хотя бы и временного, некомплекта штабных работников. Имея в виду то и другое, командование части должно заблаговременно приучать своих наблюдателей к штабной работе в качестве, главным образом, начоперчасти и начразведки). И здесь должен соблюдаться тот же принцип специализации. В период затишья нужно пропускать летнабов, по возможности, через все должности штаба, в период же напряженной работы привлекать к той или другой обязанности наиболее пригодных сообразно их склонностям и знаниям.

Так, начразведки должен обладать прекрасным знанием общей тактики, организации и маскировки; начоперчасти — четкими знаниями по тактике воздушного флота и зенитной обороне.

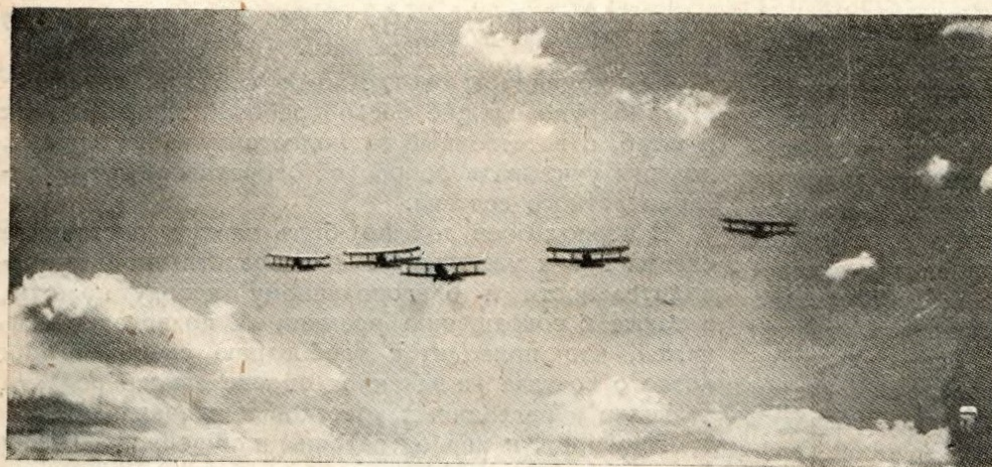
Командование части, привлекая к штабной работе своих наблюдателей, не окажется в стесненном положении даже при ограниченном штатном составе штаба или при убыли своих оперативных сотрудников.

РАЗВЕДКА МОРСКИХ ВОЗДУШНЫХ СИЛ В УСЛОВИЯХ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

А. СУШЕ

Затронутая тов. Кожевниковым тема, на страницах журнала „Вестника Воздушного Флота“ № 6 за 1927 год, под заглавием „Разведка в условиях противодействия истребителей“ наталкивает на мысль развития таковой в области производства разведки в условиях противодействия истребителей в морской обстановке (морская авиация).

выполнимо ввиду большой потребности самолетов — и потому носящий эпизодический характер, осуществляемый обычно в наиболее ответственные моменты, как например: во время погрузки десанта, при выходе флота с рейда, порта, при движении по фарватеру, между минными полями и т. д. Третий способ, имеющий место в сухопутной авиации, дежурство



Самолеты Н-го авиаотряда в журавлином строю.

на излюбленных маршрутах разведчиков и, наконец, четвертый ¹⁾ — активно наступательные действия истребителей над территорией противника с уничтожением всех самолетов, подходящих к фронту, в морской обстановке, в силу не всегда возможного учета, вообще, маршрутов разведчиков и громадного протяжения фронта, — не всегда могут быть осуществлены.

На стесненном театре эти два последних метода еще осуществимы, но на большом и открытом, в настоящее время, ни в коем случае, так как им для этого потребуется колоссальное количество самолетов,

выражающееся в сотнях. Из-за краткости изложения расчеты не приводятся, но они настолько просты (при приблизительном подсчете), что каждый, сомневающийся в правдивости высказанных предположений, может их сам проверить, произведя расчет.

В отношении возможной высылки истребителей с других аэродромов (5-й метод), для встреч разведчиков на обратном пути, надо сказать, что к этому методу надо относиться весьма внимательно, так как им в данном случае придется сталкиваться с большими трудностями — правильности расчета, дабы избежать возможного расхождения истребителей с разведчиками из-за сноса, расчета времени и других технических причин и учета, каким путем разведчики будут возвращаться.

Методы противодействия истребителей воздушной разведке в море (подразумевается флот на походе, вне берегов) весьма проблематичны и отсутствие практики в этой области дает право высказывать только теоретические соображения.

Реальное разрешение данного вопроса, в данных условиях, может быть осуществлено только в том случае, если истребительная авиация будет сосредоточена на самом флоте — авиамадке, авианосце или на отдельных кораблях. Только при таких условиях

Противодействия истребителей морским разведчикам

Противодействие истребительной авиации воздушной разведке в условиях морского театра будет зависеть от того, где будет производиться разведка: над морем или берегом и в первом случае от характера театра: будет ли то узкость, открытое море или океан.

В отношении методов противодействия истребителей морской воздушной разведке над берегом (в данном случае надо понимать разведку базы, рейда, укрепленного района и т. д., то-есть все то, где вблизи можно ожидать наличия истребительной авиации) можно отметить пять методов ее применения. Первый самый распространенный метод — вылет одиночных, звеньев, отряда или может быть еще большего числа истребителей по вызову постов воздушного наблюдения и службы связи. Второй — менее распространенный — дежурство в воздухе над обороняемым пунктом (районом), что не всегда

¹⁾ Перечисленные четыре метода заимствованы у тов. Кожевникова.

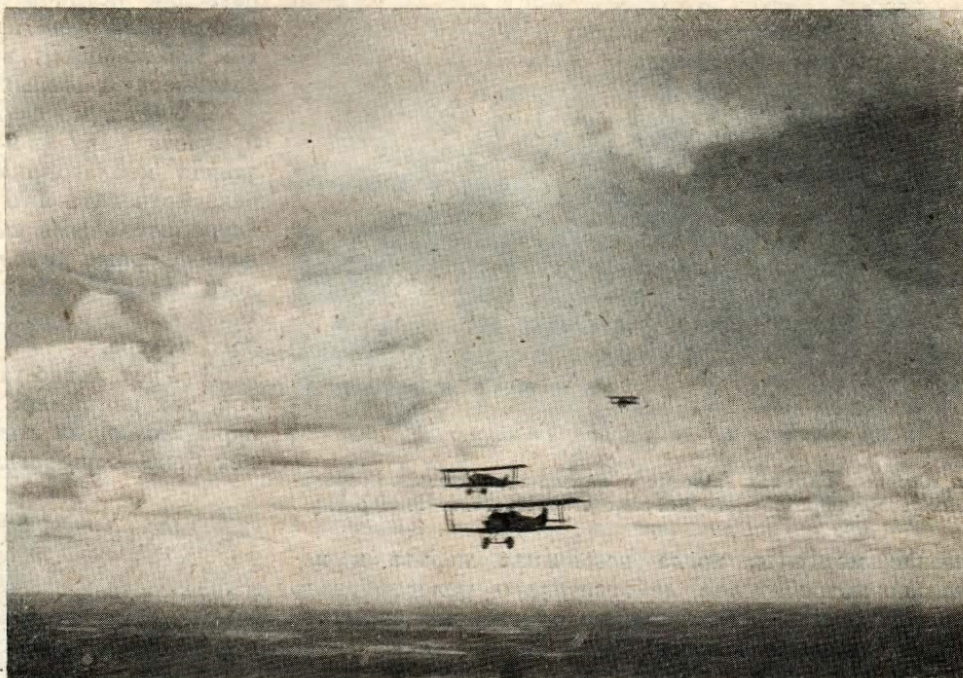
можно указать следующие возможные способы противодействия морской разведки:

1. Вылет одиночных или группы истребителей по вызову дозорного корабля. При хорошей видимости цель достигнута не будет, так как разведывательные самолеты успеют обнаружить главные силы и, если не будут уничтожены, об этом сообщат.

2. Вылет истребителей по вызову разведывательных кораблей или самолетов, что также не обеспечивает скрытность и внезапность, ибо разведывательные корабли или самолеты всегда смогут пропустить незамеченным неприятельского воздушного разведчика.

3. Патрулирование истребителей в воздухе. Этот способ, по соблюдению принципов скрытности и внезапности, верный, но обладает весьма большими отрицательными качествами, в отношении правильности определения направления и времени при организации патруля и требует большого расхода истребительных летных часов. Если начальник, организующий охрану с воздуха, ошибется во времени и направлении и тем заставит истребителей бесцельно пробыть в воздухе, то в нужный момент он не будет иметь той истребительной силы, которая требуется для противодействия, а будет иметь из-

ятельских истребителей, даже без обнаружения признаков наличия судов, что невероятно в виду хорошей на море видимости дыма, силуэтов и т. д., заставит морское и авиационное командование пред-

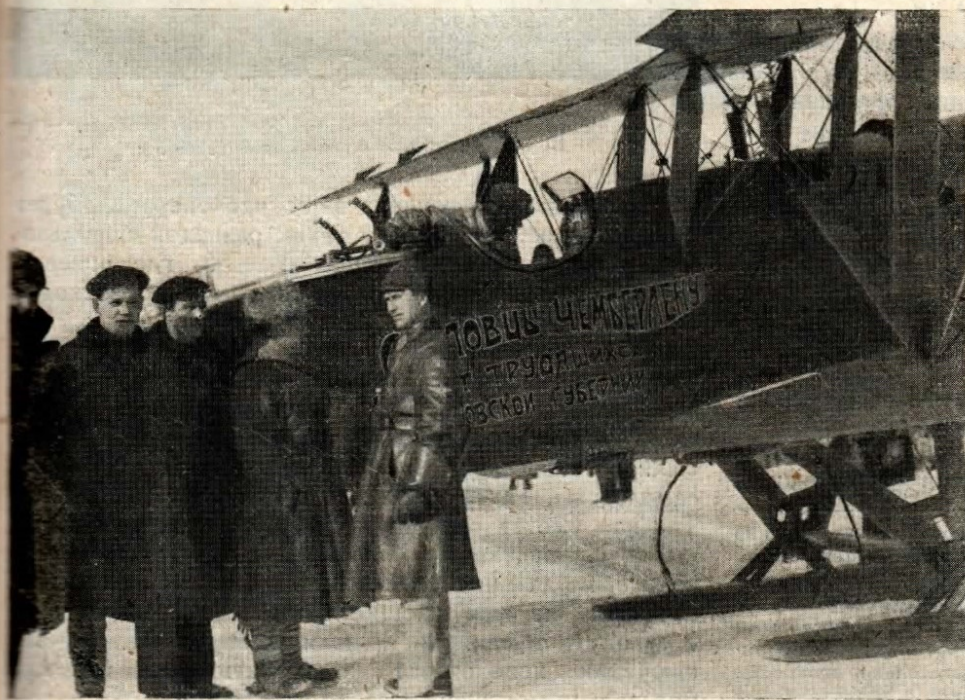


Самолеты N-ой авиаэскадрильи в полете.

принять новую разведку силами, обеспечивающими операцию.

Эти три метода противодействия воздушной разведке на море, пока единственные, обладают крупным недостатком — ненадежностью — и требуют более решительной и определенной меры, которая выразится не в стремлении не допустить разведывательные самолеты на дистанцию, с которой они смогут определить силы, состав, строй и т. п. противника, а в обязательном их уничтожении, хотя бы даже на обратном пути возвращения разведчиков в базу. Только путем уничтожения морских разведчиков истребители смогут наиболее реально противодействовать воздушной морской разведке и тем обеспечить морским силам скрытность со стороны возможного обнаружения с воздуха¹⁾.

Конечно, такая мера в абсолютном исполнении (термин не совсем правильный) должна иметь место только в главных морских операциях, как например: в одну из фаз боя, десанта, при прорыве позиции и т. д. Говоря об абсолютном исполнении



Делегаты Орловской г. у передаваемого ими в ряды ВВС самолета „Орловцы Чемберлену“.

мученный и непригодный к ведению воздушного боя истребительный „балласт“.

С другой стороны, возвращение разведчиков в базу со сведениями о наличии в воздухе непри-

¹⁾ При наличии на разведывательных самолетах радиопередатчиков уничтожение разведчиков на обратном пути не достигнет цели, так как донесение ими может быть передано по радио.
Р е д.

в главных морских операциях, необходимо оговориться, что стремление к абсолютному исполнению должно быть только в наиважнейшие и ответственные моменты, когда возможная жертва в несколько истребителей действительно целесообразна и может обеспечить операцию со стороны скрытности от воздушного врага.



Т. Каменев, Баранов, Алкснис и Зарзар с делегатами. Егорьевского уезда у передаваемого ими самолета „Наш ответ Чемберлену“.

Морские самолеты, обладающие (в массе) худшими летными и тактическими качествами, по сравнению с сухопутными, дают возможность предполагать, что своевременное ¹⁾ нападение группы истребителей на одного разведчика или двух морских разведчиков, с целью их уничтожения, будет иметь успех.

Противодействие морских разведчиков — истребителям

Для того, чтобы в условиях противодействия истребителей произвести разведку и дать необходимые сведения морскому командованию, морская разведывательная авиация должна в свою очередь изыскивать способы противодействия истребителям, которые выразятся в мерах обеспечения разведки, и способах выполнения разведки и методах уклонения от воздушного боя.

Меры противодействия истребителям также зависят от того, где будут протекать разведка над берегом или морем.

В меры обеспечения разведывательной операции берега войдут:

1. Учет воздушной обстановки: а) посылка самолетов в период после массовых полетов противника ²⁾;

¹⁾ Своевременное потому, что, как увидим дальше, морские разведчики могут снизиться и лететь над водой и тем самым затруднить атаку.

²⁾ Этот момент, приводимый тов. Кожевниковым, не является особо существенным, ибо, совершая операцию массовыми налетами, противник безусловно оставит часть своих истребительных сил для противодействия, а, следовательно, опасность, со стороны нападения на наших разведчиков с воздуха, будет налицо. При современной механизации аэродрома, когда бомбардировщик в 20-30 минут наполняется горючим, и забирая новый запас бомб взлетает, а также при распределении сил, быстрый вылет истребителей для атак наших разведчиков, при разведке укреплений противника, почти всегда будет иметь место. Приводимый случай учета обстановки, может быть оправдан только соображениями, что при сравнении наличия большого и малого количества истребителей противника на аэродроме, разведку производить лучше при втором моменте — малом количестве.

б) посылка разведчиков с приурочиванием к периодам налета наших бомбардировщиков (это два приема, рекомендуемых тов. Кожевниковым, третий — посылка разведчиков в период прочистки района разведки истребителями в морских условиях не всегда возможен, ввиду дальности отстояния объектов наблюдения); в) учет расположения, состава и тактических данных воздушных сил противника.

2. Учет атмосферных условий. Тут небезынтересно привести факт из маневров, когда одна сторона, связанная неблагоприятной погодой, принуждена была бездействовать, в то время как противная, более слабая истребительными силами, свободно несла разведку. Атмосферные условия будут специфичны для каждого театра и поэтому говорить конкретно об учете таковых можно только при рассмотрении определенного театра.

3. Учет летно-тактических свойств своих самолетов, так например: посылка в разведку берега даже пары летающих лодок без хвостового обстрела может быть осуществлена только в особых случаях,



Батрак Орловской губ. зачитывает грамоту на передаваемый BBC самолет „Наш ответ Чемберлену“.

когда все данные говорят за то, что операция будет осуществлена. Лучше для таких разведок использовать летающие лодки типа SV—55, где огневые средства расположены так удачно, что превосходят огневую мощь поплавковых самолетов.

4. Указанным выше учетом определяется количество посылаемых разведчиков. В данном случае необходимо сказать, что в настоящее время в морской авиации определенно чувствуется уклон в посылке, обязательно и всегда, не менее, как двух самолетов. Такое понятие не совсем правильно. Так как уже те обстоятельства, что опасность нападения с воздуха при разведке моря мала, и что некоторые дальние морские самолеты имеют огневые свойства, не уступающие земным разведчикам, а в сухопутной авиации пришли к определенному заключению использовать одиночную разведку как можно чаще — говорят за то, что к разведке парой самолетов необходимо прибегать в исключительных случаях, как не соблюдающей, важнейшего требования — экономии, предъявляемой ко всякой разведке. И если мы знаем, что немцы в минувшую войну после неоднократного невозвращения, по неизвестным причинам, посланных в разведку одиночных самолетов решили посылать в разведку только пары

самолетов, то это объясняется только слабым развитием авиатехники того времени. Только неразвитием авиатехники можно объяснить причины неизвестной гибели одиночных самолетов в море. Данное толкование о важности посылки одного или пары самолетов отнюдь не определяет количества необходимых к посылке разведчиков, и указывает только на необходимость использования одиночного полета. Если обстановка потребует, то надо посылать не только пару самолетов, но и несколько пар, или даже несколько звеньев с разных направлений, дабы обеспечить тем получение необходимых сведений.

При определении количества посылаемых самолетов (пары или звена) необходимо между отдельными самолетами распределить обязанности выполнения и охранения. Выполнение заключается в ведении наблюдения или выполнении другой работы, связанной с заданием, а охранение — в сосредоточении всего своего внимания на воздухе, откуда возможна атака неприятельских истребителей. Высказанная истина является весьма старой, но, к сожалению, практики в нашей работе не имеет и потому приводится сейчас.

6. При выборе маршрута, времени и высоты надо не забывать, что маршрут должен проходить так, чтобы появление разведывательных самолетов было



Тт. Каменев, Баранов, Алкснис и Зарзар совместно с делегатами Владимирской губ. у передаваемого ими самолета „Наш ответ Чемберлену“.

бы внезапно, особенно осторожно необходимо относиться к островам и маякам, с которых противник при помощи радио может получить сведения о движении самолетов; в отношении времени лучше использовать рассвет, темный горизонт которого представляет великолепное укрытие от преследования, а также и для внезапного появления.

7. Не надо забывать и маскировку самолетов, как звуковую, так и световую, которая играет в мерах обеспечения немаловажную роль.

8. Использование аэросъемки является обязательным, так как не говоря о преимуществах фоторазведки берега, где мы столкнемся с такими объектами наблюдения, как база, всякие укрепления и проч., возможность использования фотелии (длиннофокусных аппаратов) для перспективных съемок, позволяющих, не приближаясь на дистанцию самообнаружения, снимать интересное, является безусловно важным.

Методы выполнения разведки и уклонения от воздушного боя, при разведке берега в условиях противодействия истребителей, будут зависеть от типа аппаратов — будет ли то летающая лодка или поплавковый самолет — и от их тактических свойств.

В основу всех действий уклонения от боя и стремлений выполнить разведку должны быть положены следующие рассуждения:

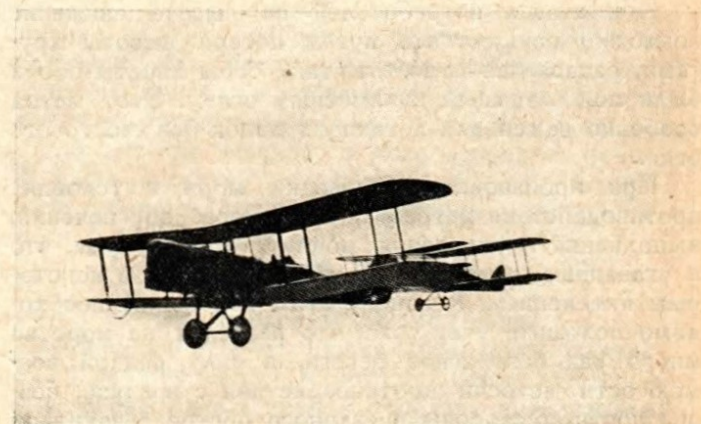
Морские самолеты, в общем, независимо от типа и конструкции, в сравнении с сухопутными, обладают меньшей скоростью, худшей маневренностью и плохим обстрелом, благодаря чему опасность встречи с истребителями является наиболее реальной, но зато возможность снижения до нескольких метров над водой дает морским разведчикам большое преимущество перед сухопутными, в виде лишения истребителей их наиболее излюбленной тактики поражения — возможности забираться под хвост. Всякий разведчик при разведке должен не стремиться вступить в бой, а всемерно его избегать, стремясь выполнить свое задание. В случае невозможности получить необходимые сведения без боя, разведчик, после учета сил и тактических качеств истребителей противника, обязан даже вступить в бой, ведя его постольку, поскольку этого требует выполнение задания.

На основании этих рассуждений можно сказать, что в способы выполнения разведки и уклонения от боя должны войти:

1. Быстрота выполнения поставленной задачи. Под этим надо понимать быстрое появление над территорией противника с моментальным выявлением необходимых сведений и такой же уход с суши на воду, отнюдь не допуская кружение и рассматривание.

2. Во время выполнения самого задания, в то время, когда один самолет занят наблюдением или производством других работ, остальные самолеты (один или два), задача коих охранение, держатся возможно ближе к первому, дабы при первом появлении противника сомкнуться и тем усилить свою огневую мощь.

3. Безусловно ясно, что в случае облачности и других атмосферных явлений разведчик должен таковые полностью использовать. Указывать что-либо конкретное в данном случае трудно и здесь предо-



Красные птицы, построенные на деньги трудящихся, в полете.

ставляется широкое поле инициативы каждому экипажу самолета.

4. Уходом на солнце надо пользоваться осторожно. Хорошее средство, мешающее ведению огня,

может обратиться в плохое, когда, пользуясь им, разведчик полетит на берег и тем дает возможность постам наблюдения и батареям указывать истребителям противника свое направление.

5. Лучшие боевые строи пары самолетов — строй фронта и пеленга, дающие возможность осуществления взаимной огневой поддержки. Для звена в три самолета — сомкнутый строй клина. Теоретически разбирая, строй фронта, в сравнении со строем пеленга, обладает большей огневой мощностью, но в том случае, если самолеты идут на одной высоте и их интервал не превышает 20-30 м.

6. При атаках истребителей снижение до самой воды, что в результате даст: 1) невозможность атаки под хвост, 2) уменьшает свое мертвое пространство, 3) улучшить и упростить способ ведения своего огня, 4) дает возможность скорее выйти из зоны видимости, что при запаздании в вылете истребителей сыграет решающую роль, так как дальнейшим маневром можно совсем уйти от преследования и 5) потеря высоты с большим углом увеличит скорость ухода из опасного района. Ко всему этому надо добавить, что моральное состояние колесных истребителей, вдали от берега, над самой водой, безусловно не будет благоприятствовать их атакам.

При атаках истребителей на высоте снижение возможно осуществить путем потери высоты кругами, располагая самолеты так, чтобы хвосты обоих были под взаимным пулеметным огнем. Этот метод особенно важен для летающих лодок без хвостового огня.

При производстве разведки моря в условиях противодействия истребителей в меры обеспечения, выполнения и уклонения войдут те же пункты, что и указанные выше, в разведке берега, но с некоторым изменением. В основу этих изменений необходимо положить учет того, что разведка на море во много раз безопаснее берега, в силу редкой возможности встречи противодействия с воздуха; безопасности со стороны внезапного обстрела занитной артиллерии; наличия скрытности и возможности осуществления внезапности и т. п. Поэтому такой пункт, как, например, пункт 4 (количество посылаемых самолетов), должен быть продиктован не только мерами обеспечения, но и принципом экономичности посылка одного самолета будет во многих случаях, во много

раз, целесообразнее пары. Относительно высоты при разведке моря надо сказать, что до сего времени существующее мнение о необходимости большой высоты, — 2 500 м, неправильно и ни на чем не основанно. На сухопутье к большой высоте стали прибегать исключительно из-за возможных реальных потерь от огня с земли, а в морских условиях, особенно при разведке моря, неизвестно от чего. Малая высота около 500—600 м, наоборот, будет иметь много положительных сторон, как-то: большая скрытность, большое противодействие атаками истребителей, благодаря возможности с малой высоты скорей снизиться до воды, легкость работы и лучшее определение типов судов флота по силуэтам. Если большую высоту мо-

тив и р о в а т ь большей видимостью, то это не совсем так, ибо наилучшая видимость имеет свой предел и большая высота не всегда нужна.

Не надо также забывать и про ночную разведку, весьма благоприятствующую производству разведки в условиях противодействия. К сожалению, по этому вопросу, в настоящее время, высказаться нельзя, потому что ночная разведка в морских условиях не вылилась в определенные формы.

При сосредоточении противником в районе разведки истребительных сил и когда разведка крайне необходима не исключена возможность использования для этой цели вместо разведчиков истребителей¹⁾. Посылка истребителей, в некоторых случаях в морской обстановке рациональна благодаря простоте наблюдения, например: во время погрузки десанта, при сосредоточении флота и т. п. Большая скорость истребительных самолетов позволяет за время, пока неприятельские истребители будут вылетать, произвести наблюдение и безнаказанно скрыться, так как догнать истребителя истребителю очень трудно и в большинстве случаев невозможно.

Только путем учета всех деталей нападения и отражения возможно обеспечить морскую разведку, особенно если таковая протекает над берегом.

Хочется думать, что морской летный состав окажется более активным, откликнется на призыв Редакции и выразит свое мнение по затронутому вопросу на страницах этого журнала.

¹⁾ Считаю необходимым указать, что идея использования истребителей для разведки принадлежит М. Н. Попову, которую он весьма удачно применил на военных играх.

СОСТАВЛЕНИЕ ОТЧЕТОВ О ПОДГОТОВКЕ СТРОЕВЫХ ЧАСТЕЙ ВВС РККА

В порядке обсуждения

М. ВЛАДИМИРОВ

Следует констатировать, что в прошлом, в большинстве случаев, все отчеты частей ВВС о проведении зимних и летних занятий представляли собою сухой баланс, где на приход записывались проценты и часы пройденной программы, а в расход выводились часы-моторы, затраченные для этой цели. А в выводе, в виде примечания, указывались факты или причины тех условий (благоприятные или неблагоприятные), в которых протекало прохождение учебы.

Подводя к концу учебного года эту „приходо-расходную ведомость“, части считали, что задание выполнено на 100% и переходили на выполнение новой зимней или летней программы по тем директивным указаниям, которые получали свыше.

Военный воздушный флот по своей природе еще настолько молодой род войск, что твердо установленной базы по разным боевым дисциплинам своего применения и назначения не имеет.

В силу этого все наши уставы и официальные наставления, являющиеся основой для боевой подготовки ВВС, на боевой практике не проверены, и даже многие из них являются временными.

Проверить же практическим путем наши разные официальные издания по различным военным дисциплинам мы можем только в период прохождения собственной учебы и совместных действий с войсками и на маневрах.

Проводимая нашими строевыми авиационными частями практическая работа как за зимний, так и, особенно, за летний периоды настолько разнохарактерна, интересна и обширна, что в достаточной мере позволяет провести это мероприятие в жизнь, для чего необходимо лишь низовому командованию и штабам отнестись к этому вопросу вдумчиво и серьезно. Материала для этого в частях очень много.

Части проделывают большую работу, проводят ряд интереснейших опытов как по своей специально-авиационной линии, так и в области взаимодействия с войсками, имеют большие достижения, получают интереснейший практический материал — и все это остается под спудом, не получает широкого взаимного ознакомления между частями и округами.

Необходима самая широкая взаимная информация во всех подобных вопросах, которые помогут, путем обмена мнениями и достигнутыми успехами, еще больше повысить боеспособность и совершенствование наших ВВС.

Необходимо, чтобы все строевые авиационные части представляли свои отчеты по определенной форме, с одинаковыми диаграммами и таблицами. Это в значительной степени облегчит и даст возможность полнее выявить общую картину подготовки частей в масштабе округа. До сих пор все части представляют свои отчеты по произвольным, разным формам, что не дает иногда даже возможности составить общие диаграммы.

Общая форма отчета о летних занятиях должна быть следующая: вся работа данной части должна быть разбита на отдельные, вполне самостоятельные части по специальности или по характеру работы. Это даст возможность каждую дисциплину или особое задание проработать достаточно полно, со всеми выводами и данными.

Отдельные части доклада о проведенных занятиях могут быть, примерно, следующими:

1) разведывательная работа; 2) служба связи: а) при помощи постов воздушной связи, б) радиосвязь, в) работа самолета пехоты, г) прочие виды связи (ракеты, „кошка“ и пр.); 3) аэронавигация; 4) аэрофотосъемка; 5) взаимодействие с артиллерией; 6) взаимодействие с пехотой; 7) взаимодействие с конницей; 8) бомбометание; 9) стрелковая подготовка; 10) воздушный бой; 11) ночные полеты; 12) отдельные эпизодические работы, как-то: маневры, особые задания и проч.

Перечисленные выше отдельные части отчета в каждой авиационной части, в зависимости от ее специального назначения (истребительная, разведывательная, бомбардировочная, войсковая и проч.), могут меняться в ту или другую сторону, т.-е. братья только те вопросы, которые были фактически проработаны. Кроме того, в зависимости от плана и фактической работы, могут быть добавлены еще и другие пройденные дисциплины или задания.

Рассматривая каждую часть в отдельности, ориентировочно, в ней должно быть разобрано следующее:

I. Разведывательная работа

Характер заданий, что было намечено и что фактически выполнено: техника выполнения, подготовка летного состава, донесения; тактическое применение, условия работы, постановка заданий и соответствующий вывод о методе работы, о тех достижениях, кои были достигнуты или о характере недочетов, которые необходимо устранить в будущем, практические выводы о ряде основных положений, выявленных путем практики и проч. Особо оттенить вопросы техники и тактики выполнения разведок.

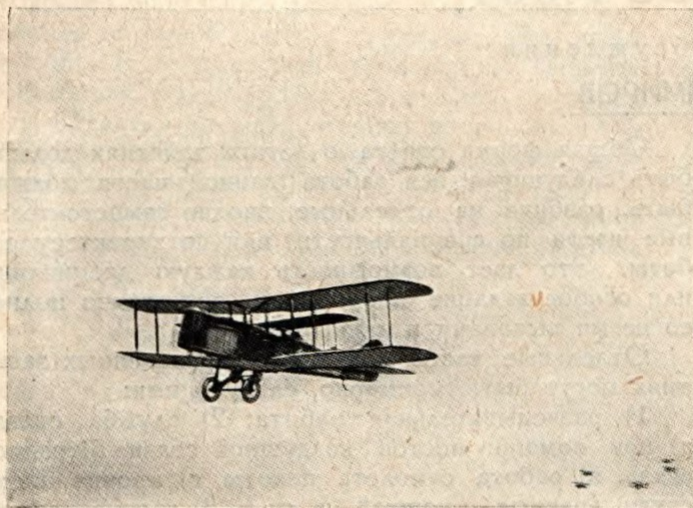
II. Служба связи

1. При помощи постов воздушной связи:

а) Техника работы: численный состав поста, фактически работавший; способ и метод работы; учет времени, потребный для приема и передачи авиаграммы самолету; исправления ее, среднее количество знаков авиаграмм; средний процент ошибок и их характерные причины; техника приема авиаграмм летнабом (спец. планшет, шифрер) и проч.; служба наблюдения и предупреждения, ее организация и метод работы.

б) Тактическое применение поста воздушной связи в различных оперативных условиях, использование войсковым командованием этого средства связи. Преимущества и недостатки связи при помощи поста в боевых условиях и проч.

в) Вывод о работе поста, о подготовке специа-



Самолеты Красной авиации в полете.

листов в ВВС и в войсках, о снабжении специальным сигнальным имуществом, о недостатках существующих „Наставлений“ с конкретным указанием желательных изменений или дополнений.

2. Радио-связь: техника оборудования самолетов, материальная часть, ее работа, характерные причины отказа радио-передатчиков; максимальная дальность передачи с самолета по телефону и телеграфу; подготовка специалистов и летного состава; тактическое применение радио-связи, использование этого средства связи войсковым командованием; желательные изменения и дополнения в существующие „Наставления“, выявленные путем практической работы.



В дни 10-летия Красной армии в Москву приехали крестьянские делегации со всех концов СССР. На снимке представитель Красной армии приветствует одну из крестьянских делегаций на Казанском вокзале.

3. Работа самолета пехоты, применение его, техника работы летного состава на малых высотах, метод работы, взаимодействие с войсками, жалонирование пехоты, подготовленность войск к работе

с самолетом пехоты; применяемые средства связи и их результаты. Главные положения работы самолета пехоты, выявленные практикой.

4. Прочие виды связи, о которых должно быть упомянуто так же, как и об указанных выше.

III. Аэронавигация

В эту дисциплину должно войти выполнение всех полетов по ориентировке, по компасу и перелеты. Подобно другим видам применения ВВС и здесь должны быть подробно разобраны: методы, техника работы, оборудование самолетов, подготовленность летного состава, условия работы, результаты и проч. с соответствующими выводами и замечаниями.

IV. Аэрофотосъемка

Охватывает специальную работу, главным образом, по технике выполнения как летным составом, так и аэросъемочным отделением, со строгим учетом элемента времени, потребного на обработку материала. Путем практики необходимо установить расчет работы фото-отделения в полевых, маневренных условиях, расход материала, способ обработки снимков и снабжение ими войскового командования. Одновременно с техникой работы выявить и тактическое применение и использование фотосъемки с соответствующим выводом.

V. Взаимодействие с артиллерией

Этот вопрос касается, главным образом, войсковой авиации и должен самым подробным образом осветить все моменты этой работы, проведенной в учебный период на полигоне.

В области техники выполнения должны быть освещены вопросы: способы работы как по целеуказанию, так и по корректировке, учет времени, необходимый для поражения цели с указанием причин, влиявших на ускорение или замедление ведения пристрелки; подготовленность летного состава и артиллеристов к совместной работе; организация и работа связи, ее виды и обеспеченность.

Тактическое применение этого вида совместной работы, использование артиллерийским командованием приданных ему авиационных средств, постановка заданий.

Какой метод и способ стрельбы при помощи самолета оказывается лучшим на практике в тех или иных оперативных условиях, какие изменения и дополнения желательно внести в „Наставления“ как выявленные на практике.

VI и VII. Взаимодействие с пехотой и конницей

Подобно совместной работе с артиллерией, должно быть так же разнообразно как с технической, так и с тактической стороны. Особое внимание должно быть обращено на подготовленность войскового командования для работы с самолетами, на постановку задания и на использование авиасредств, а также на вопросы связи.

VIII. Бомбометание

Как один из видов боевой подготовки летного состава, требует особенного изучения методов и техники выполнения и выявления подготовленности личного состава, главным образом, бомбардировочной авиации. Путем прицельного и практического бом-

бометания надлежит учесть лучший метод работы как одиночного, так и группового бомбометания с технической и тактической стороны.

Изучением результатов бомбардирования следует выявить характер и степень поражаемости определенных целей (подвижных и неподвижных) с разных высот, в определенных условиях погоды и обстановки, применением лучшего калибра бомб, для достижения большего эффекта.

IX. Стрелковая подготовка

По стрельбе с самолета во многом аналогична бомбометанию, но необходим более детальный учет подготовки летного состава в пилотировании самолетом, знании материальной части оружия и правил стрельбы с воздуха как по земным, так и по воздушным целям.

X. Воздушный бой

Тесно связан со стрелковой подготовкой, где, помимо стрельбы, летный состав должен в совершен-

Принимая во внимание, что маневры являются для каждой части боевым смотром и отчетом в поле в своей боевой подготовке, этот вопрос должен соответствующим образом быть освещен и в докладе как в смысле выявления результатов, так и определенных положений по взаимодействию с войсками.

Рассмотрев таким образом отдельные части отчета о летних занятиях, следует сказать, что и для зимних он будет в общих чертах подобным же, а, в частности, некоторые части практической работы заменятся дисциплинами, которые проходятся путем комплексного метода в зимний период.

Еще раз следует подчеркнуть, что, помимо описания фактически проделанной частью работы (особенно за летний период), необходимо по каждому отдельному вопросу или виду применения ВВС поместить вывод командования части, в котором должны быть рассмотрены вопросы существующей организации, методов боевой подготовки летного состава, жизнеспособность существующих уставов, на-



4 марта на Центральном московском аэродроме состоялась торжественная передача ВВС 15 новых самолетов из 100, построенных на средства трудящихся в фонд „Наш ответ Чемберлену“. Одновременно в разных пунктах СССР было передано еще 66 самолетов.

стве владеть техникой полетов и высшим пилотажем. Необходимо самое широкое применение фото-пулеметов, по снимкам которых лучше всего можно судить о результатах.

XI. Ночные полеты

Как один из новых видов боевой работы ВВС, подлежат подробному изучению и разбору на основе летной практики. В силу этого в отчете надлежит самым деятельным образом отметить как технику выполнения, оборудования самолетов, аэродромов, так и подготовку летного состава, и тактическое применение ночных полетов, и полученные результаты.

Необходимо на основе практики выдвинуть ряд конкретных положений, которые могли бы лечь в основу будущей работы и применения ночных полетов при той или иной оперативной обстановке.

XII. Эпизодические задания

Что же касается выполнения частью отдельных эпизодических заданий, как-то: маневры, выполнение специальных заданий и проч., то они должны быть подробно освещены в отчете аналогично всем вышеуказанным отдельным дисциплинам и задачам.

ставлений, положений и проч.

Отчет должен также быть иллюстрирован схемами, диаграммами, фотоснимками, при чем последние по своему сюжету должны наглядно осветить всю боевую подготовку и взаимодействие с войсками и с различными частями ВВС.

Составленный подобным образом доклад явится оперативным материалом, по внутреннему содержанию которого можно будет судить о подготовке командования и штаба авиационной части к оперативной работе.

Во избежание представления частями сухих отчетов, где лишь перечислена фактически проделанная работа и простым арифметическим действием подведены итоги, необходимо именно подобные факты рассматривать, как неподготовленность командования и штаба к оперативной работе.

Для того, чтобы облегчить на первый раз работу строевых частей, весьма желательно, чтобы окружные управления дали частям указания о составлении отчетов в виде отдельных анкет-вопросников по каждой отдельной части доклада.

Таким путем мы добьемся единого взгляда на оперативное использование ВВС и повысим еще больше боеспособность Красного воздушного флота.

КОМАНДОВАНИЕ КОНУСАМИ В ГРУППОВЫХ ПОЛЕТАХ

В порядке обсуждения

М. БОЛЬШОВ

Ряд появившихся статей в печати о способах командования в воздухе при групповых полетах не разрешил вопроса. Каждый автор, критикуя предложенные сигналы, сам впадал в ошибку. Юнгмейстер прав, предлагая на каждый случай, возникший в боевой обстановке, особый сигнал, считая, очевидно, что при сложности воздушного боя и сближения необходимо у летного состава выработать автомати-

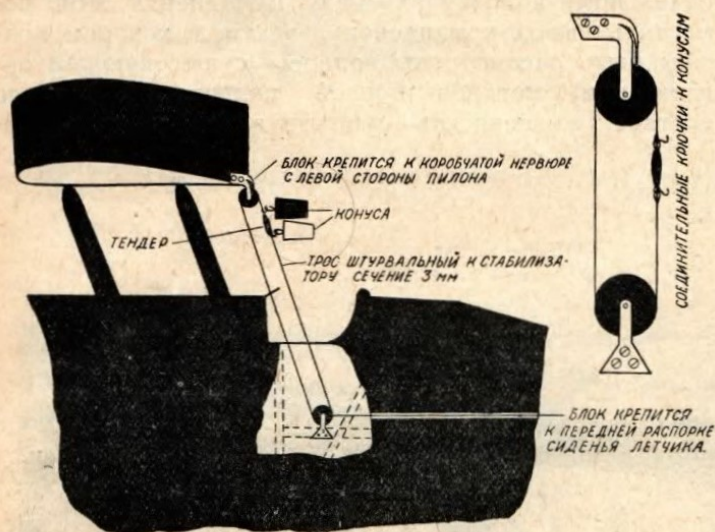


Схема 1.

ческое восприятие сигнала и быстрое выполнение по нем. Но... из четырех возможных режимов самолета в воздухе невозможно скомбинировать 27 ясно и отчетливо видимых сигналов. В результате, при любой слетанности части, восприятие сигнала будет ошибочно, в выполнении же нельзя добиться одновременности и четкости; вызубрить же наизусть весь код сигналов дело не легкое, а шпаргалки в самолете приведут к тому, что один будет искать, что делать, другие выполнять, третьи решать, что это: „двойное внимание“ либо „внимание“ и крен в сторону поворота, а в результате — чехарда, воробьиный строй.

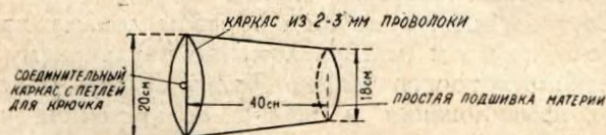


Схема 2. Цвет конусов: 1. Ярко-красный
2. Ярко-желтый
3. Белый
4. Черный

Конуса в кабине хранятся на тяге высотного газа.

В лучшем положении ход сигналов Лапчинского, они легко запоминаемы, ясно видны. Но... опять „но“. Можно ли учесть все случайности в боевой обстановке? Можно ли о них договориться на земле? Я думаю, сам Лапчинский скажет — нет. Остальные авторы страдают тем или иным уклоном плюс общие недостатки командования эволюциями в воздухе. В общем, все предложенные проекты — не выход из положения даже в мирной, учебной обстановке,

где можно договориться о том, что нужно делать по тому или иному сигналу; наблюдается целый ряд мелких промахов, но с крупными последствиями, как-то: полный развал строя, неисполнение подаваемых команд целой частью и отдельными летчиками (не по злему умыслу) и прочие.

Общие же недостатки следующие. Летчики при групповых полетах в строю должны постоянно следить за ведущим, дабы не пропустить предварительного или исполнительного сигнала; вследствие этого происходит излишняя напряженность и быстрая утомляемость в полете. В случае же если один из летчиков по какой-либо причине сигнала не заметит, строй быстро нарушится, и не лишена возможность столкновения самолетов в воздухе. В боевой обстановке, при выполнении различных заданий в групповом полете, летчику придется либо следить за ведущим, чтобы не пропустить сигнала и таким образом ничего не видеть кругом и под собой, либо следить за могущим появиться противником, вовремя сообщить о нем и выполнять те или иные задания. Вследствие изменения в режимах полета эволюции самолета в сомкнутых строях расстраивают строи, при чем требуют от летчиков большой слетности и тренажа в смысле быстрого понимания сигнала и его исполнения. (Код, который предлагают наклеивать в кабине самолета, внесет колоссальную путаницу в одновременном исполнении команды). Комбинированные сигналы при полете отряда в строю легко путаются и очень часто не замечаются задними самолетами, при резких и ясно видимых эволюциях; строй, как правило, расстраивается.

Пример: „внимание“ — два крена в сторону поворота. При подаче такой команды ведущий уйдет под сзади идущий самолет. „Внимание“, две „горки“ — ведущий будет выше и сблизится со вторыми номерами. В §§ 4-5 проекта Логинова одинаковые сигналы, что явно внесет путаницу.

При разомкнутых строях, для того, чтобы подаваемые сигналы были одновременно и ясно видимы всеми самолетами, необходима резкость в управлении самолетом и мотором, что в достаточной мере вредно отзывалось как на том, так и на другом.

Сигналы, подаваемые эволюциями, трудно запоминаемы. Для бомбардировщиков же командование эволюциями совсем не приемлемо ввиду большой инертности самолетов.

Многообразие в строе, в бою и маневре при самых различных режимах полета и положений самолетов как ведущего, так и идущих сзади, введет в заблуждение малоопытный летный состав. Необходимо поэтому применить новый метод командования.

В N-ом отряде применялся способ командования цветными конусами из кабины летчика и летнаба, если последний являлся командиром соединения. Указанный метод отличается своей простотой, что так необходимо для любой войсковой организации, а тем более для авиации. Дешевизна затрат на техническое оборудование каждого самолета (а для данного метода достаточно иметь один оборудован-

ный самолет на звено) выразится в сумме 1 р. 50 к. или 2 р. при кустарном способе изготовления оборудования, хотя в этой отрасли необходимо поработать нашим техническим силам. Техника подачи команд проста и удобна, так как сохраняется установленный режим полета самолета, и летчик, подавая команду, не упускает из виду как свой самолет, так и сзади идущий.

Видимость сигнала-команды, если считать строй отряда по фронту в глубину 400 м, вполне хорошая.

При данном методе командования, в отличие от командования эволюциями самолета, можно пользоваться вывешенным кодом сигналов в кабине, что является необходимым условием при тренаже части (азбучное запоминание я считаю необходимым условием при боевой обстановке), так как ведущий, учитывая слетанность части, может держать вывешенным сигнал столько времени, сколько считает необходимым. Опыты в отряде установили, что командование цветными конусами совершенно устраняет ряд недостатков, присущих при командовании эволюциями, так как:

1. Предварительный сигнал висит столько, сколько считает необходимым ведущий, учитывая слетанность части, а также важность выполняемого задания, благодаря чему рядовому летчику не нужно постоянно следить за ведущим, а все свое внимание он сосредоточит за наблюдением и отысканием противника как воздушного, так и земного; если же

будет пропущен предварительный сигнал, то есть возможность выполнить команду по исполнительному сигналу.

2. Достигается одновременность в исполнении команды, что так необходимо при перемене направлений.

3. Избегается возможность столкновений в воздухе и уход ведущего под соседние самолеты вследствие отсутствия эволюций.

4. Ввиду постоянной скорости ведущего задним летчикам не придется то заирать машину, то итти со снижением, а при пристраивании тереть ручку газом, дабы поймать скорость ведущего.

5. Время, необходимое для подачи команды конусами, меньше, чем эволюциями самолета.

6. Утомляемость летчика значительно меньше.

7. Износ материальной части, хотя и незначительный для одного самолета, довольно заметно отражается на целой части, что совершенно изживается при методе командования конусами.

Подытоживая все сказанное, необходимо отметить, что способ командования цветными сигналами не нов, он до сих пор применяется в морском флоте, несмотря на несравненно большие возможности кораблей изменить эту сигнализацию.

Частям же воздухофлота нужно проработать и устранить могущие появиться в процессе работы недостатки, чтобы суммировать и выработать стандартный тип команд.



В дни 10-летия Красной армии. Торжественное заседание по случаю вручения ордена Трудового Знамени Центральному Авиаскладу. В президиуме т.т. Алкснис, Павлов и др.

О СЛЕТАННОСТИ ЛЕТЧИКА И НАБЛЮДАТЕЛЯ И О КОМАНДИРЕ САМОЛЕТА¹⁾

Ф. АРЖЕНУХИН

Вопрос этот очень важен в деле боевой подготовки нашего летсостава; официальным порядком он, кажется, еще не разрешен и нуждается в серьезной и основательной проработке. Показательный французский пример назначения командиром самолета летчика-наблюдателя, обладающего академической подготовкой, для наших условий не приемлем. Не годится для нас он потому, что разница в уровне подготовки летчика и наблюдателя у нас незначительна, и гораздо целесообразнее, поскольку это так, воспитывать обоих в духе дружной совместной работы, соответствующей специализации и усовершенствованию, в духе обоюдного доверия и взаимной поддержки на равных правах.

Не годится для нас и назначение командиром самолета либо летчика, либо наблюдателя в зависимости от их качеств потому, что это будет порождать конфликты и трения во взаимоотношениях в процессе самой работы и вынудит иметь одну голову там, где ее можно иметь две. А две головы, как известно, лучше.

Совершенно ясно, например, что командир отряда-наблюдатель в полете с рядовым летчиком его отряда является командиром его и в воздухе и, наоборот, командир отряда-летчик не лишается своих командирских прав в воздухе по отношению к наблюдателю, младшему по служебному положению.

Задачи летчика в деле боевой подготовки будут ограничиваться совершенствованием в стрельбе, в технике полетов, в знании материальной части своего самолета, мотора, пулемета, в изучении тактических и технических данных самолетов возможного противника и пр. Наоборот, — подготовка наблюдателя будет ограничиваться практикой в стрельбе с турельных пулеметов, бомбометании, ориентировке, аэро-съемке, изучении аэронавигации, прицельных приборов, радио, организации и тактики земных войск и пр. Этот круг задач в боевой подготовке каждого необходимо сделать совершенно отчетливым, потому что бесполезно обоим изучать, например, один и тот же курс спецслужб и т. п. При неверной целевой установке летчик и наблюдатель ничего крепко не будут знать за счет поверхностного ознакомления с хорошими вещами, нужными своему коллеге.

Об этих узких задачах в подготовке поневоле встает вопрос, если делать ставку на сработанность летчика и наблюдателя в боевой обстановке. Совершенствование „по специальности“ в условиях „контакта“ между обоими даст, по нашему мнению, наилучший результат.

Говорят, что каждый из них должен быть знаком с работой другого. Едва ли стоит выпячивать этот вопрос. Грубо говоря, летчик может не иметь понятия о работе наблюдателя при аэро-съемке или бомбометании, зато он должен уметь отлично выполнять свою сторону совместной работы: безукоризненно водить машину при выполнении этих заданий. Подготовка пойдет к худшему, если летчик, изучая

аэрофотографию, не сможет уяснить себе правильно свои задачи по вождению самолета при съемке. Вообще же наблюдатель сразу поймет работу своего товарища, проходя программу по приобретению первоначальных навыков в управлении самолетом, а летчику также можно, „сверх программы“, — предоставить возможность произвести несколько полетов для выполнения наблюдательских задач.

Практика нашей подготовки дает богатые примеры бесполезных полетов неслетавшихся экипажей. Один принял то или иное решение и предпринял соответствующий шаг, другой понял этот шаг в противоположном смысле. После посадки обычно происходят крупные разговоры, доходящие до полного неверия в силы и способности своего товарища; начинаются трения между теми, которые сильны только в условиях дружной работы и взаимной поддержки. Следующие полеты происходят при „прохладных“ настроениях.

Летный инструктор по движениям ручки обучаемого познает его настроение, внимание и переживания. Инструктор приучается отлично „чувствовать“ ученика, предупреждая те или иные грубые ошибки. Точно так же должны „чувствовать“ при выполнении тактического или иного задания экипажи разведывательных самолетов. В сущности для достижения этого нужно не так много: первоначальный подбор, твердость закрепления состава экипажей, время и совместная работа.

Целесообразно подбирать летчика с наблюдателем в процессе самой подготовки. Нельзя рассортировывать летсостав по парам, не изучив его, не выявив каждого летчика и наблюдателя; нельзя не учитывать факт наличия трений между ними, ибо это будет означать работу с холостыми ходами, с неполной нагрузкой. „Неуживчивых“ летчиков или наблюдателей в авиачасти найдется не много, не более одного-двух, которых, может быть, придется даже изъять из части. „Я — единственный несчастный человек имею такого глупого партнера“ — так говорят в частях немногие.

Если одним из основных элементов политики морального состояния авиачасти нельзя не признать вопросы о взаимоотношениях, например, летного состава с техперсоналом, последнего с красноармейцами, подчиненных с комсоставом и пр., то командир части должен непременно условием благополучия политико-морального состояния считать нормальные взаимоотношения и слаженность в работе между наблюдателем и летчиком. Это очень существенный элемент, обеспечивающий боеспособность авиачасти.

Среди летного состава надо провести глубокую воспитательную работу по осознанию им необходимости дружной совместной работы экипажей самолетов, дабы как наблюдатель, так и летчик готовили себя к созданию единого целого, потому что самолет, как тактическое оружие, можно использовать с максимальной целесообразностью только в этом случае.

¹⁾ Редакция считает крайне желательным дальнейшее обсуждение этого вопроса на страницах „Вестника“. Ред.

УТОМЛЯЕМОСТЬ МЕХАНИКОВ ПРИ ЗАПУСКЕ ДВИГАТЕЛЯ ЗА ВИНТ¹⁾

А. КУКОВЕРОВ и В. РАБИНОВИЧ

Одним из главных элементов работы механика является запуск двигателя.

Запуск осуществляется двумя способами: посредством пусковых приспособлений и вручную.

Имеющиеся пусковые приспособления далеко еще не совершенны и не могут обслужить полностью все двигатели и самолеты. Запуск же вручную за винт требует большого расхода энергии механика и опасен для его жизни. Последнее обстоятельство вызывает безусловно необходимость идти по линии технических совершенствований пусковых приспособлений. Пока же их нет—наш обслуживающий персонал стоит перед трудной задачей запуска двигателей вручную за винт.

Для выяснения степени утомляемости и установления нормы работы—секция НОТ¹⁾ Осоавиахима Военно-технической школы ВВС произвела опыты по обследованию запуска двигателя Рон 120 л. с., производимого механиками за винт.

Вполне очевидно, что ни один механик не будет проворачивать двигатель за винт до потери сознания, в случае если двигатель отказывает в работе. После проворачивания двигателя в течение нескольких минут механик должен заняться поисками причин отказа работы и принять меры к устранению неисправностей лишь после чего начнет снова проворачивать двигатель. Вот тут-то и должно сказаться утомление организма механика, так как если механик устанет при проворачивании двигателя, то он в силу возбуждения и утомления от проделанной работы не сможет быстро отыскивать причины неисправности.

На основании наблюдений можно заключить: 1) о недостаточной точности мышечных привычных движений в устранении неисправностей в двигателе, 2) о влиянии усиленного запуска двигателя на деятельность коры головного мозга в отношении быстрого распознавания характера неисправности двигателя.

Следовательно, нельзя допускать появления утомления (а тем более переутомления) у механика, заставляя его непрерывно длительное время производить работу по запуску.

Если посмотреть на механика, как на машину, то мы увидим, что работа может им выполняться лишь ритмически толчками, иначе говоря после некоторого промежутка работы организм механика утомляется и требует отдыха для восстановления растратенных сил, после чего снова возможна работа. Таким образом, работа механика должна чередоваться с отдыхом. Чем больше было затрачено сил, тем длительнее должен быть отдых. Рациональная постановка труда должна установить для каждого типа работы вполне определенные промежутки работы и отдыха, чередования которых отдалило бы явления утомления, удлинено продолжительность работы и повысило качество работы, могущей быть выполненной в отдельный короткий промежуток времени.

Исходя из этих соображений, нами были поставлены задачи:

1) Определить максимальное количество работы, могущей быть выполненной при проворачивании двигателя Рон 120 в условиях его запуска одним механиком без всякого отдыха, доводя его до полной утомляемости.

2) Установление наилучшего промежутка работы и отдыха, наблюдая при этом восстановление сил.

3) Определение максимального количества работы при установленных чередованиях работы и отдыха.

Определение утомляемости устанавливалось:

1) Отказом от дальнейшей работы механика, в виду его субъективных чувств полной усталости.

2) Измерением показаний пульса.

3) Измерением максимального и минимального кровяного давления по общеизвестной методике по способу Короткова с прибором Рива-Роччи.

Количество же проделанной работы определялось числом проворачиваний двигателя в условиях его запуска.

Все опыты велись строго по времени и тщательно контролировались в отношении качества работы в смысле правильности положения при запуске двигателя, достаточного проворачивания винта и т. д., условия работы по запуску во всех отношениях были одинаковы.

Процесс запуска двигателя механиком состоит из ряда проворачиваний винта.

Проворачивание винта—стиль работы—понимается как определенная и верная чередующаяся нужных движений и силовых напряжений. Процесс отдельного проворачивания, совершаемого под влиянием определенных раздражителей, можно уложить в следующую схему.

А) Подготовительный период. Механик находится у мотора самолета слева и лицом к нему, при чем: а) винт установлен в нужном для проворачивания положении и б) механик занимает правильное вертикальное положение с вытянутыми вверх и несколько вперед руками, положенными на верхнее ребро винта, а ноги находятся в положении шага. В создании этого положения с известным тоническим напряжением мышц принимают участие кожно-мышечно-суставной анализатор и в меньшей мере зрительный. Подобное состояние готовности механика вызывает с его стороны речевую реакцию: „контакт“, летчик, получив это слуховое раздражение, включает контакт и произносит: „есть контакт“. Это является слуховым раздражением для механика и вызывает последующую реакцию—период проворачивания.

В) Период поворачивания содержит: а) сильный рывок винта руками, движения, находящегося почти исключительно под контролем кожно-мышечно-суставного анализатора и б) последующий быстрый отход тела на 1 шаг от самолета во избежание попадания какой-нибудь части тела под начавший вращаться винт. Шум начавшего работать двигателя воспринимается слуховым анализатором.

¹⁾ Осоавиахим Военно-технической школы ВВС РККА. Секция НОТ.

Всего было произведено 5 опытов: 1) определение предела утомляемости при запуске двигателя, производимом без перерыва и отдыха между отдельными проворачиваниями винта, 2) выяснение момента восстановления сил после запуска двигателя в течение 2 мин., 3) и 4) выяснение степени утомления после 2 и 3-кратного запуска двигателя, каждого по 2 мин., с 2-минутными отдыхами между ними, 5) определение полного утомления при запуске двигателя, производимом с отдыхом 2 м. после каждого 2 мин. работы.

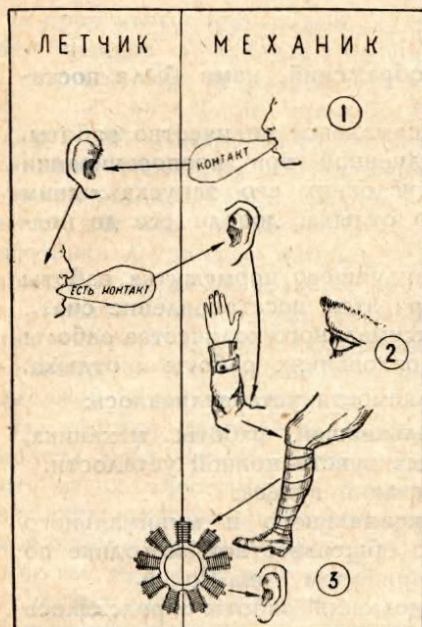


Схема работы механика при запуске двигателя.

Для опытов были взяты 19 чел. курсантов ранее работавших мотористами, добровольно согласившихся на подобный эксперимент, что гарантировало добросовестность в выполнении работы и позволяло устранить момент апатии в силу однообразия опытов.

1. Опыт. Определение максимального количества времени работы при запуске двигателя, могущей быть выполненной механиком бесперерывно.

В опыте участвовало 19 человек. Работу проводили по одному человеку. Перед началом работы и сразу по окончании производилось определение

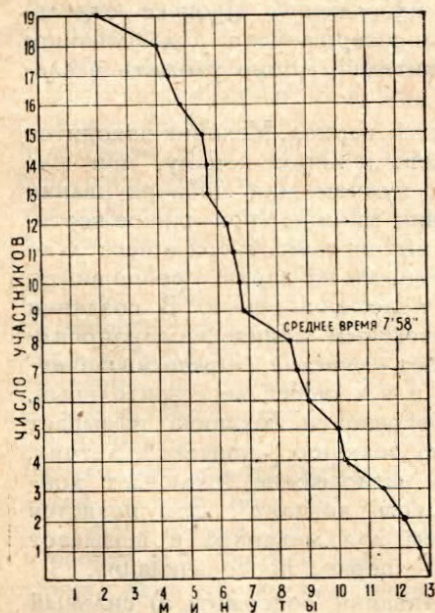


График 1.

пульса и максимального и минимального кровяного давления. Моментом окончания работы служило заявление механика о полной его усталости.

Результаты опыта следующие: после 4 мин. работы начали выбывать по очереди участники, что ясно видно из графики № 1. Продолжительность работы до полной утомляемости колеблется от 4 мин. до 13 мин. 10 секунд.

По графику № 2 видны равномерность и количество работы, выполненное в каждые 2 минуты. На графике нанесено: средняя работа всех участников, лучшая работа по времени и максимальная работа по количеству проворачиваний.

Данные следующие: среднее время продолжительности работы—7 мин. 58 сек. при 73,3 проворачиваниях двигателя в этом период и при среднем числе 18,4 проворачиваний двигателя в 2 мин.

Максимальное время работы—13 мин. 10 сек. при 124 проворачиваниях двигателя и при среднем числе в 18,17 проворачиваний в 2 мин. Максимальное количество работы было выполнено в 12 мин. 36 сек. при 135 проворачиваниях двигателя и при среднем числе 21,6 проворачиваниях в 2 мин.

	В покое	После опыта	Разница
Средние величины.			
1) Кровяное давление.			
а) максимальное	123,8	169,3	+45,5
б) минимальное	70,7	41	-29,7
2) Пульс	72	155	+83
3) Частота дыхания	18	31	+13

Распределение участников опыта по степени падения миним. кров. давления, непосредственно после опыта по сравнению с нормой:

- 1) „Сильные“ 6 случаев — дали падение миним. давления на 5—10 мм
- 2) „Слабые“ 8 случаев — дали падение миним. давления до 0—45 мм
- 3) Промежуточная группа 5 случаев — дали падение миним. давления на . 12—15 мм

Следовательно:

а) Максимальное кров. давление в среднем непосредственно после работы дало повышение в среднем до 169,3 мм.

б) Минимальное кров. давление дало в среднем понижение в том же случае до 41 мм, при чем у 4 чел. выслушивались звуковые явления на плечевой артерии без зажатия ее манжеткой (минимальное давление в этих случаях расценивались как 0). „Слабыми“ признавались те, которые давали на нагрузку реакцию миним. кровяного давления в смысле его понижения до 0—45 мм при цифрах миним. давления в покое или средних 70 мм или с отклонением от средней цифры не более 10 мм.

в) Пульс дал учащение после работы до 155 в 1 минуту.

г) Число дыханий в 1 мин. увеличивалось после работы, при чем дыхание было почти во всех случаях достаточного глубоким, но увеличение не было слишком резким. Это объясняется: 1) известным совпадением ритма работы с ритмом дыхания: рывок руками винта с наклоном туловища — выдох, последующее выпрямление туловища — вдох, что является вполне целесообразным физиологическим приспособлением с точки зрения работы дыхательных мышц, и 2) поверхностное и резкое учащенное дыхание уже само по себе говорило бы о крайнем „утомлении дыхательной системы“, несовместимым с такой, требующей большой силы, работой, как прокручивание винта.

При 2, 3 и 4 опытах необходимо отметить: 1) непосредственно после опыта — увеличение максим. и уменьшение миним. кровяного давления и учащение пульса, 2) по истечении 7-10 мин. после опыта: а) учащение пульса по сравнению с нормой (в 3 и 4 случаях), б) возвращение к норме максим. кров. да-

вления во 2 опыте после 5 минут и в) неприход к норме максим. и миним. кровяного давления даже по истечении 7-8 мин. в 3 и 4 опытах; наблюдается понижение максим. кров. давления и повышение миним. Пульс и кровяное давление после опытов определялось через каждую минуту.

Дадим обоснование выбору работы, чередуемой отдыхом в 2 мин. после каждых 2 мин. запуска (график № 3).

Непосредственно после второго опыта мы имеем: учащение дыхания, повышение максимального и понижение минимального давлений, учащение пульса. В периоде отдыха — полный приход к норме после 5 мин. и сохранение нормы для этих данных в течение последующих 5 мин. Данные, полученные непосредственно после опыта, характеризуют приспособление организма к работе. Данные отдыха говорят об отсутствии явлений утомления (нет понижения максимального и повышения минимального давления по сравнению с нормой, отсутствует разница в числе пульсовых ударов до опыта и после опыта). Все это вместе взятое позволяет утверждать, что для человека, уже работавшего и привыкшего к запуску мотора — запуск мотора в течение 2 мин. является, главным образом, периодом втягивания в работу, периодом усиления работы сердечно-сосудистой системы. Отсюда — основание для выбора работы по запуску мотора периода в 2 мин.

С другой стороны, раз нет явлений утомления в периоде отдыха после этого же опыта, то нет надобности создавать такой отдых, в течение которого все функции организма приходили бы к норме, т.е. состоянию до работы, такой отдых был бы ненужной роскошью, так как при нем уничтожался бы момент втянутости в работу, момент приспособления к работе. Необходимо создать такой продолжительности отдых, чтобы он, во-первых, давал возможность удлинить работу без ущерба для здоровья работающего и, во-вторых, не уничтожал состояния предуготованности организма к работе. Подобным относительным отдыхом является отдых в 2 мин. и 5 опыт показывает, что при подобной чередованности отдыха и работы — работа удлиняется в отношении времени и увеличивается в отношении количества проворачиваний.

Помимо всего изложенного, техническое выполнение этого рецепта удачно может быть выполнено при существующих штатах обслуживающего самолет персонала. Так чередование в работе механика и моториста легко осуществляет 2-минутную работу одного и 2-минутный отдых другого и наоборот.

Последний опыт. Определение полной утомляемости при чередовании 2 минут работы и 2 минут отдыха. При этом получилось (график № 4): средняя продолжительность чистой работы (не считая времени на отдых) — 19 мин. 20 сек. при среднем числе 237 проворачиваний двигателя за это время и при среднем числе 24,3 поворачиваний в 2 мин.

Максимальное время и максимальное количество работы показано в течение 22 минут при 350 поворачиваниях двигателя за это время и при 31,8 поворачиваний в 2 минуты.

При этом опыте нужно отметить (граф. № 5).

а) Повышение максим. кровяного давления до 164 мм, т.е. почти до той же цифры, какая была получена при опыте на полную утомляемость без отдыха.

б) Понижение миним. кровяного давления до 24 мм, т.е. на 17 мм меньше, чем при аналогичном опыте без отдыха, что нужно отчасти объяснить наличием в этом опыте большего процента „слабых“, давших цифры минимального кровяного давления 0 после опыта.

в) Неприход к норме максимального и минимального кровяного давления даже по истечении 10 мин. — оставалось уменьшение максимального на 11 мм и увеличение минимального на 5,7 мм по сравнению с теми же цифрами в покое. Последнее обстоятельство мы должны объяснить, как слабость и утомление сердечно-сосудистой системы, о чем имеется упоминание в статье д-ра Егорова, помещенной в журнале „Гигиена труда“ № 12, 1925 г., именно: „падение давления (в особенности максимального) знаменует собою опасный признак, который указывает на расстройство сердечно-сосудистой системы или, говоря иначе, является объективным признаком усталости“ и дальше „повышение диастолического давления при одновременном и значительном понижении систолического указывает на слабость центрального сердца, с одной стороны, и компенсаторную выравняющую реакцию сосудистого тонуса, с другой“.

Этот признак уже более опасный и несомненно указывает не только на утомление.

г) Учащение пульса после работы до 183.

Остановимся на неупомянутых, объективных данных и на субъективных ощущениях, работающих по запуску мотора. При опросе работающих можно установить, что из субъективных ощущений наблюдается: 1) общая слабость, проявляющаяся в невозможности продолжать работу, 2) слабость работающих мышц. Она характеризуется самими работающими „как одеревенелость „рук“ „онемение“, руки чужие, „руки не поднимаются“ и 3) „пересыхание горла“, и достигает такой степени, что „трудно передохнуть“ и иногда только это пересыхание зева и глотки заставляет бросить работу.

Пересыхание зева объясняется: а) потерей влаги телом (сильное потение), б) учащением дыхания и г) высушиванием зева и глотки наружным воздухом при вдохе.

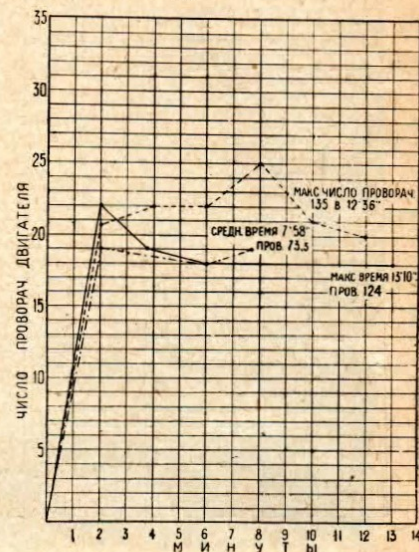


График 2.

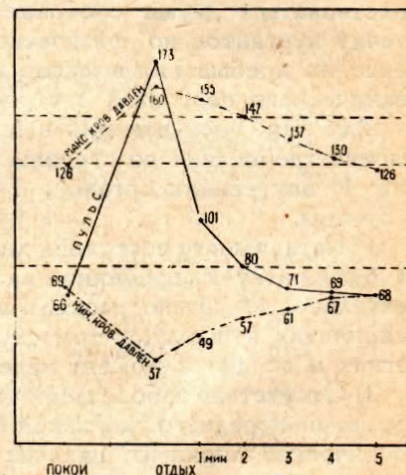


График 3.

В подавляющем большинстве случаев работа производится при дыхании не только через нос, но и через рот, в виду большой потребности в воздухе.

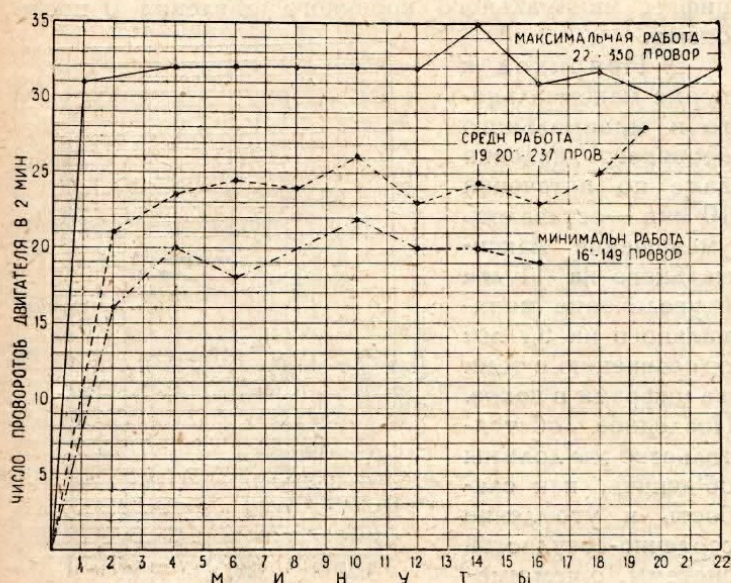


График 4.

Из объективных данных наблюдается: 1) одышка, 2) сильная потливость подмышек, груди, спины и 3) резкое покраснение лица и туловища, объясняемое переполнением кровью работающих органов, вследствие понижения сосудистого тонуса.

Из рассматривания процесса запуска мотора можно сделать тот логический вывод, что при этой работе участвуют, главным образом, кожно-мышечно-суставной, слуховой и зрительный анализаторы. Остановимся несколько подробнее на каждом, так как подобное рассмотрение позволит сделать заключение о недостаточности требований, которые предъявляются к физическому состоянию курсантов при их поступлении в школу и которые полностью вкладываются в рамки приказа РВС СССР № 755 — 1925 г.

Необходимо при приеме курсантов в школу руководствоваться двумя соображениями: 1) сократить утечку курсантов по физическому состоянию в течение их пребывания в школе и 2) сократить убыль технического персонала в строевых частях.

Для лиц, поступающих в школу необходимо повысить требования со стороны отклонений в состоянии: 1) внутренних органов, 2) уха, горла и носа и 3) глаз.

1) Катаральные состояния легких, подозрительные на бугорчатку и „временное расстройство сердечной деятельности“ нужно рассматривать, как повод для непринятия в школу, в том случае, если состояние легких и сердца в момент приема требуют отпуска.

2) Отсутствие заболеваний уха, горла и носа (напр, воспаление среднего уха, какой бы то ни было формы, хронический ларингит, наличие резко-гипертрофированных небных миндалин, хронич. резко выраженный насморк, хронический фарингит). Обоснованность данного рода требований вытекает из следующих соображений: а) важность органа слуха в профессиональном отношении, как анализатора, контролирующего работу: запуск мотора, распознавание порчи мотора по производимому шуму и как органа подвешивающегося профессиональной вредности резкому

и оглушительному шуму мотора; б) наличие остальных перечисленных болезней вредно отражалось бы на механиках в силу того, что необходимость дышать не только через нос, но и через рот, а также нахождение зимой в холодном воздухе, а летом, в пыльной атмосфере, вызывало бы постоянное подерживание хронического процесса частыми обострениями. Амбулаторные приемы показывают, что запуск мотора при практических занятиях курсантов в школе вызывает резкое повышение заболеваний ангины, насморком, ларингитом и катаром Евстахиевых труб.

Наступление холодов также вызывает большое количество заболеваний ангины, так как простуды поражают в курсантах место наименьшего сопротивления, каковым является зев с хронически увеличенными и болезненно-измененными небными, миндалинами в силу прежней заболеваемости.

3) Отсутствие заболеваний глаз, как трахома, фолликулярный конъюнктивит и ясно выраженный катаральный конъюнктивит. Конъюнктивиты являются профессиональными заболеваниями, к чему предрасполагают: пыльный воздух на аэродроме летом; резкое завихрение воздуха у вращающегося винта, вызывающее слезотечение и т. д. О частых заболеваниях глаз у мотористов авиачастей можно судить по значительному проценту выбракованных при приемах в школу из числа этих лиц.

4) Острота зрения при приеме в школу должна быть минимально установленной, как 0,7 на правый глаз и 0,3 на левый, потому что:

а) Надо иметь некоторый запас на падение остроты зрения в самой школе, к чему предрасполагают усиленное чтение книг и лабораторные занятия;

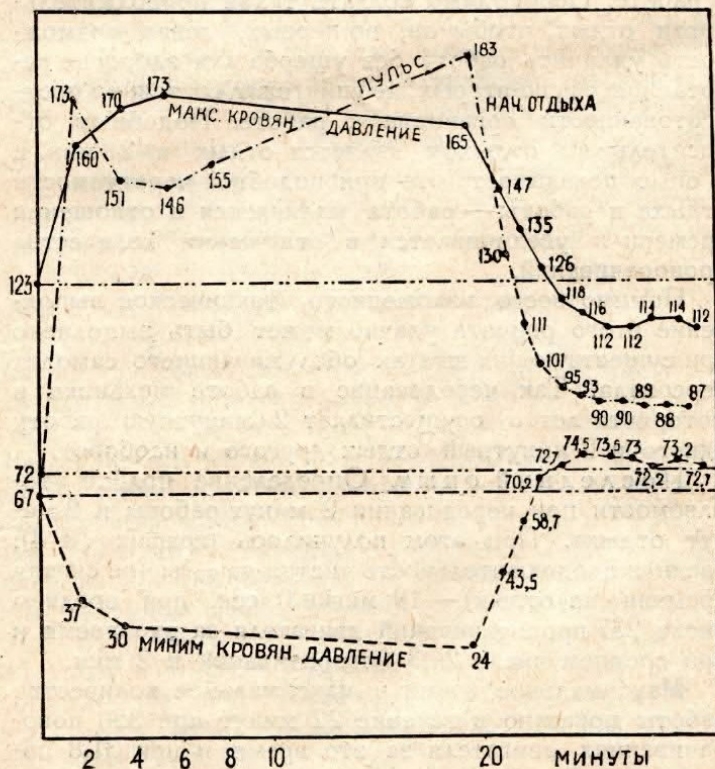


График 5.

б) Легче будет отбирать механиков в тяжелую авиацию, где требуется острота зрения не ниже 0,8 на каждый глаз.

Результаты опытов блестяще доказали необходимость правильной установки промежутков работы и отдыха. Если сравнить результаты 1-го и последнего опытов, то вполне очевидно преимущество последнего. Так среднее время продолжительности чистой работы с 7 мин. 58 сек. поднялось до 19 мин. 20 сек., т.е. увеличилось в 2,4 раза. Количество выполненной работы с 73,3 проворачиваний двигателя поднялось до 237, т.е. увеличилось в 3,24 раза. А среднее количество работы в течение 2 минут с 18,4 проворачиваний поднялось до 24,3, т.е. увеличилось в 1,32 раза.

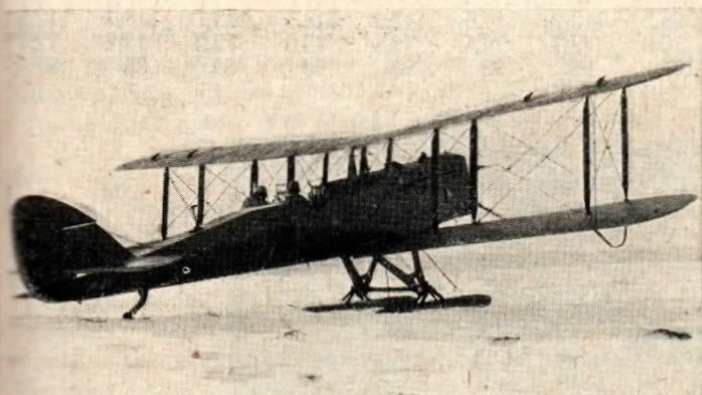
Опыты приводят к заключению, что установление промежутков работы и отдыха по 2 минуты вполне целесообразно, так как, с одной стороны, удлиняется продолжительность работы, а с другой, повышается количество работы, могущей быть выполненной в отдельный короткий промежуток времени. Последнее для нас особенно ценно, так как работу до полной утомляемости механика нужно исключить, ввиду того, что таковая не должна иметь места в процессе запуска двигателя.

Повышение же работы в течение каждых двух минут выполнения ее и устранение момента полной утомляемости гарантирует возможность более быстрого и безопасного запуска двигателя.

Выводы.

1) Значительный расход сил механика и опасность при запуске двигателя в ручную требует направления конструкторской мысли в скорейшем создании удобных пусковых приспособлений.

2) При запуске вручную ни в коем случае не допускать механику проворачивать двигатель Рон 120 л. с. более 2 минут одновременно. При потребности на



Самолет Красных ВВС на лыжах.

запуск большего времени производить чередование промежутков работы и отдыха по 2 минуты.

3) Необходимо повысить требования в отношении физического состояния к поступающим в школу. Профессия механика требует достаточного запаса физических сил вообще и в частности при запуске двигателя, когда он „капризничает“.

4) Работа по запуску двигателя вызывает повышение максимального кровяного давления и учащение пульса непосредственно после опыта.

5) Утомление при запуске двигателя объективно



Самолеты N-ой Авиэскадрильи в кильватерной колонне.

определяется по окончании работы падением максимального, повышением минимального давления и учащением пульса по сравнению с нормой.

Таблица № 1.

Средние величины кровяного давления пульса и частоты дыхания, полученные при функциональной пробе 15 приседаний в течение 30 сек.

В опыте участвовало 19 чел.

	В покое	После упраж.	Спусти 3 мин.
Кровяное давление:			
а) максимальное	123,8	128,9	123,2
б) минимальное	70,7	63,1	69,8
Пульс	72	98	70,5
Частота дыхания	18	22	18

Таблица № 2 (1 опыт).

Средние величины кровяного давления, пульса и частоты дыхания, полученные при опыте с запуском двигателя до полной утомляемости.

В опыте участвовало 19 чел.

	В покое	После опыта
Кровяное давление:		
а) максимальное	123,8	169,3
б) минимальное	70,7	41
Пульс	72	155
Частота дыхания	18	31

Распределение участников опыта по степени падения минимальн. кровяного давления:

- 1) „Сильные“ 6 случаев дали падение миним. давлен. на 5—10 мм
- 2) „Слабые“ 8 случаев дали падение миним. давлен. до 0—45 мм
- 3) Промежуточная группа 5 случаев дали падение миним. давлен. на 12—15 мм

Таблица № 3 (2 опыт) График № 3.

Средние величины кровяного давления и пульса, полученные при опыте с определением момента восстановления сил после запуска двигателя в течение 2 мин.

Участвовало в опыте 6 чел., которые распределились $\frac{2}{4}$ „сильные“ „слабые“

	В покое	После опыта	После опыта — по истечении					
			1 м.	2 м.	3 м.	4 м.	5 м.	10 м.
Кровяное давление:								
а) максимальное	126,6	160,3	155,6	147,1	137	130,5	126,3	126,5
б) минимальное.	69,1	37	49,3	57,5	61,8	67,6	68,5	68,8
Пульс	66	173	101	80	71	69	68	68

Таблица № 4 (3 опыт).

Средние величины кровяного давления и пульса, полученные при опыте с 2-кратным запуском мотора, каждого по 2 мин., с отдыхом в 2 мин. между

периодом проворачиваний винта (2 мин. работы — 2 мин. отдыха — 2 мин. работы).

Участвовало в опыте 6 чел. (те же).

	В покое	После опыта	1 м.	После опыта — по истечении					
				2 м.	3 м.	4 м.	5 м.	6 м.	7 м.
Кровяное давление:									
а) максимальное	123,8	169,8	155	145,8	133,6	126,6	122,0	121,4	121,4
б) минимальное.	68,4	30	40	45,4	64,8	71,2	73,6	73,6	73,6
Пульс	69	151	105	89	88	84	84	83	81

Таблица № 5 (4 опыт).

Средние величины кровяного давления и пульса, полученные при опытах с определением утомления после 3-кратного запуска мотора, каждого по 2 мин. с отдыхом в 2 мин. между периодами проворачиваний

винта (2 мин. работы — 2 мин. отдыха — 2 мин. работы — 2 мин. отдыха — 2 мин. работы).

Участвовало в опыте 6 чел. (те же).

	В покое	После опыта	1 м.	После опыта — по истечении							
				2 м.	3 м.	4 м.	5 м.	6 м.	7 м.	8 м.	
Кровяное давление:											
а) максимальное	125,2	172,6	163,3	145,3	134,0	125,6	124,3	122,6	122,5	122	
б) минимальное.	69,2	29,0	40,0	55,6	64,0	71,0	74,3	73,3	73,3	73,3	
Пульс	68	148	126	102	89	87	84	82	82	82	

Таблица № 6.

Средние величины кровяного давления и пульса, полученные при опыте с определением полного утомления при запуске двигателя, производимом с отдыхом 2 мин. после каждых 2 мин. работы.

Участвовало в опыте 6 чел. (те же).

	В покое	После опыта	После опыта — по истечении									
			1 м.	2 м.	3 м.	4 м.	5 м.	6 м.	7 м.	8 м.	9 м.	10 м.
Кровяное давление:												
а) максимальное	123,5	164,5	147	135	125,5	118,2	116,5	112,2	112,5	113,7	113,7	112,5
б) минимальное.	67	24,0	43,5	58,7	70,2	72,7	74,5	73,5	73,0	72,2	73,2	72,7
Пульс	72	183	180	111	101	95	93	90	90	89	88	87



Самолеты „Наш ответ Чемберлену“ в полете.

МОИ ПЕРВЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

С. ГЛАЗОВ

Некоторые из товарищей просили меня поделиться моими первыми впечатлениями о пребывании в части. Охотно исполняю их просьбу.

Первые впечатления неважные. Дал себя знать жилищный кризис. Одному устроиться можно, но вот с женой и ребенком никто не берет. Командиром эскадрильи, военкомом, — летному составу помещение предоставлялось, но мне отказали, хотя и была и сейчас есть свободная площадь. Обещают дать в казармах, за городом. „Там вам будет лучше“, говорят мне. Здание еще не отремонтировано, промерзлое, будет сыро и сейчас, и к весне; летом вокруг грязь (местные жители, впрочем, советуют не унывать: „купите, говорят, сапоги болотные жене и все тут; у нас вот один военный живет, так у него жена завсегда в сапогах ходит — иначе здесь нельзя, бричка предводителя тонула“). Пока-что я нанял комнату за 45 р. в месяц, что тяжело отражается на моем бюджете. Надо отметить, что к инженеру-механику было проявлено меньше заботы, чем и остальному составу, это действовало угнетающе. Возможно, что к нам еще относятся с недоверием, считают, что наши запросы мало чем отличаются от запросов практика-механика, практика-моториста, который не пользуется чертежным столом, счетной линейкой, технической библиотекой и проч.

В то же время, не предоставляя жилплощади, не спрашивая, как я устроился, — мне предложили вести занятия в организуемой школе механиков и вести подготовку к занятиям по моторному делу с политсоставом. Есть ли у меня стол, стул и пр. — этим никто не интересовался. В выдаче летного обмундирования — кожаного костюма (реглана) и обшитых кожей теплых сапог мне отказали. Говорят: „не полагается“. Если же я хочу поближе подойти к самолету, ранее летного состава приходите на аэродром, ходить по аэродрому по колено в снегу, уходить позднее, то могу получить дубленный полушубок (кстати сказать не положенный по штату инженеру-механику) и валенки. Правда, инженеру-механику полагаются чесанки, но они непрактичны, быстро промокают и для чуть сырой погоды не годны. После я узнал, что если командир эскадрильи „хороший“, то у него инженер-механик получает все. Вообще же летное обмундирование выдается только на полет, а после отбирается. В общем я получил один хороший совет: ни на что не надеяться, комнату искать самому, на выдачу не рассчитывать, а скопить деньжонок и нужное обмундирование приобрести за свой счет, если я не хочу простудиться и испортить шинель. Получается несколько странно: военком получает полное обмундирование, которое во всяком случае ему менее необходимо, чем инженеру-механику; опять проглядывает отношение к инженеру-механику как к прежнему практику-мотористу.

Чувствуется, что подготовка, полученная в Академии, несколько иная, чем та, которая нужна инженеру-механику — эксплуататору самолетов. Нам никто не показал: как вести правильно формуляр, как составляются акты, что в них главное, что второстепенное, работа в аварийных комиссиях не освещена,

отчетность, зажигание „Делько“, уход за аккумуляторами и много других чисто эксплуатационных данных. За все приходится браться очень часто впервые, нервничать из-за пустяков. Правда, ориентируешься довольно быстро, но все же неприятно, когда из-за пустяка получается задержка.

Постараюсь ответить еще на один вопрос, нужен ли в части инженер-механик с высшим образованием или достаточно знать одно — как устранить быстро тот или иной каприз мотора и т. п.

Отвечаю категорически: не только нужен, но необходим. Трудно себе представить, чтобы для эксплуатации многомиллионного имущества было достаточно практиков-механиков. Для этого нужен не только хозяйский глаз, но и глаз критический, наблюдающий, делающий выводы, пытающийся кое-что изменить, упростить, улучшить, а для этого нужны специальные знания, придется призвать на помощь счетную линейку, чертежный стол и наше евангелие — учебник строительной-механики Подольского. Положим, вы замечаете, что в данной детали постоянно наблюдается трещина; вы внимательно исследуете ее природу, подсчитываете и приходите к выводу, что ее надо изменить так-то и так-то. Практик-механик десять раз ее сменил, но едва ли потрудится довести свои наблюдения до конца, проверить качество материала, сообщить НТК. У нас мало обращается внимания на правильное ведение формуляров, сама их форма страдает недостатками, а между тем формуляр — зеркало жизни самолета и мотора, при правильном ведении мы можем узнать, какие детали чаще всего меняются, продолжительность службы как в целом самолете и моторе, так и отдельных деталей, можем удлинить срок их службы.

Кто же будет накапливать эксплуатационный опыт, собирать различные данные и кому-то их передавать, кто будет лучшим инженером-конструктором на заводе, а не кабинетным ученым? Ясно, что только человек с высшим техническим образованием и знающий эксплуатацию. Товарищам, хотя и говорившим на выпускном вечере Академии зажигательные речи о том, что мы „оправдаем доверие на все 100% и пойдем работать в части“, тем не менее одним из первых словившим уйти в резерв и устроившимся на заводах, очень полезно было бы побыть в частях, познакомиться с эксплуатацией, особенно тем, кто вовсе не служил в авиации, а сейчас собирается конструировать самолеты. Наглядный опыт с постройкой планеров и авиэток показывает, что эти наши лучшие товарищи или хорошо знали эксплуатацию или интересовались ей; нет еще случая, чтобы по одним книгам кто-либо сконструировал приличный планер или самолет.

Возьмем преподавательский состав в школах. Что может дать механику или летчику человек только знающий наизусть учебник. Мало... В эксплуатации много мелких, неожиданных причин, мешающих выпустить машину в воздух. Даже жук или пчела могут служить причиной задержки в выпуск самолета. Непрошенных гостей необходимо бывает сначала „вы-

селить в принудительном порядке", а потом уже считать машину готовой к полету.

К чему же сводятся мои предложения?

1. Необходимо в срочном порядке разработать положение об инженерах-механиках и вообще оканчивающих Академию.

2. Закрепить за ними ряд должностей, где указать: „занимается только лицом с высшим техническим образованием“.

3. Улучшить материальное положение. Товарищ, находящийся в части, несравненно больше тратит энергии и нервов, чем работающий на заводе или в научном учреждении, между тем разница в материальном положении большая. Кроме того он несколько расквалифицируется, так как его работа не всегда совпадает с его специальностью. Если этого не будет сделано, то в частях мы будем наблюдать текучесть состава, многие будут стремиться уйти из части и никого насильно не удержишь, а если удержишь, то „невольник — не работник“. Весной можно было наблюдать, как товарищ, говоривший всегда, что он пойдет в часть работать, заявлявший об этом официально, тем не менее, поразнухав дело поближе, прилагал бешеную энергию и ударил в резерв, устраиваясь на заводе или научном учреждении, где он вдруг оказался крайне необходимым и незаменимым работником.

4. Считать что инженер-механик должен 80% времени проводить на аэродроме, лично знать каждый самолет, внимательно наблюдать за всем, а для этого необходимо: а) разгрузить от канцелярщины, упростить волокиту, б) снабжать летным обмундированием и инженера-механика. Не может же человек подходить к машине в шинели, стоять 5—6 час. на морозе в сапогах, лазить по аэродрому по колено в снегу. А это бывает необходимо.

5. Улучшить жилищные условия. Нельзя спокойно работать, когда рядом кричит ребенок и шипит примус. Инженеру-механику необходимо подготовиться к лекции механикам, обработать эксплуатационные

заметки, почертить, подсчитать, написать статью, обдумать какую-либо конструкцию. Нельзя смотреть на инженера-механика как на инженера-механика прежде — из опытных мотористов, у которого по большей части запросы ниже: он знает хорошо экс-

плуатацию и тем довольствуется. От теперешнего инженера-механика требуется инициатива, а не только отработанные часы, а для этого надо дать подходящие условия, сделать работу приятной.

6. Поручить инженеру-механику разработку инструкций по уходу за самолетами и моторами, выяснение различных норм расхода, продолжительность службы частей мотора, выяснение комплектов запасных частей и многие другие вопросы. Не мешает ведение наблюдений по заданиям НТК.

7. Продвигать преподавательский состав для работы в научных учреждениях, заводах из числа инженеров-механиков, побывших в частях, чтобы инженер-механик не старался скорее удрать из части из боязни, что его место будет занято. Известное количество мест забронировать за товарищами, вышедшими из частей.

8. За выслугу лет делать периодические надбавки к жалованию.

9. Периодически назначать съезды инженеров-механиков ВВС для обмена опытом, выпускать труды съезда, разработать всевозможные инструкции

и т. п. Не мешает вносить поправки в инструкции и пр.

10. В программу Академии ввести специальный эксплуатационный курс, где суммированный опыт в частях преподносить молодым слушателям. Оканчивающий Академию должен хорошо знать эксплуатацию, и не зашиваться на пустяках, как это бывало с нами. Но мы не виноваты — нас к этому не готовили.

Желательно с окончившими вести связь, оказывать им помощь, вникать в их предложения и советы, пусть они будут даже мелкие.

Вот все, что я хотел сказать своим товарищам. В будущем надеюсь написать еще, вопросы есть.



Самолет „Московская работница“ в полете.

ВОЕННЫЙ ИНЖЕНЕР-МЕХАНИК ВВС

С. ХОРЬКОВ

Мы с большим интересом ознакомились со статьей ст. инженера-механика Н-ой эскадрильи т. Глазова „Мои первые впечатления“, присланной в стенную газету Военной воздушной академии, и предлагаем эту статью вниманию читателей нашего журнала¹⁾.

Как военные воздушные силы, так и авиапромышленность и научно-исследовательские учреждения испытывают большой голод в инженерах-механиках воздушного флота.

Военная воздушная академия имени проф. Н. Е. Жуковского в текущем году выпускает две крупных партии военных инженеров-механиков воздушного флота.

В служебном положении наших инженеров-механиков строя, в их бытовых и материальных условиях имеется целый ряд ненормальностей и недоговоренностей, отпугивающих их от службы в Военных воздушных силах и толкающих их на заводы и в научные институты.

Совершенно своевременно на страницах „Вестника“ поднять кампанию за строевого инженера-механика, кампанию, которая позволит УВВС РККА на основе практического опыта правильно организовать техническую службу ВВС, уточнить положение технического состава и его взаимоотношения со строевым командованием и наметить пути руководства и связи центра с местами и обратно для наилучшей постановки технической эксплуатации ВВС.

Вопросы, затронутые т. Глазовым, необходимо развить в ряде статей.

В настоящей же статье я ограничусь разбором основных моментов, указываемых т. Глазовым в его выводах.

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ СТАТЬИ

1. „В строевых частях инженер-механик с высшим образованием не только нужен, но и необходим“.

И далее: „Всякий инженер-механик, работающий в авиапромышленности, научных учреждениях или школах, должен знать на деле техническую эксплуатацию ВВС, а для этого должен пройти через должность строевого инженера-механика“.

Наша страна сумела создать Военную воздушную академию и военного инженера-механика ВВС. Ни подобного учебного заведения, ни корпуса военных инженер-механиков воздушного флота не имеет, кроме нас, ни одна страна в мире. Франция, имеющая величайший воздушный флот, только мечтает о корпусе военных инженеров-механиков. В наших руках это такой козырь, который грешно не использовать.

Боеспособность нашего воздушного флота, помимо количества и качества нашей материальной части (естественно пока отсталой от за границы), помимо подготовки и качества нашего командного и прочего личного состава, должна в сильнейшей степени по-

коиться на наиболее рациональной, наиболее экономной, наиболее полной, наиболее грамотной технической эксплуатации, обеспеченной квалифицированным инженерским составом.



23 февраля с. г. состоялось торжественное открытие Дома Красной армии. На снимке—общий вид зала заседания.

Это плюс, который должен компенсировать нашу материальную отсталость.

Эти выводы, абсолютно верные, до сих пор еще плохо осознаны не только широкими массами нашего воздушного флота, но и недостаточно восприняты и в стенах Военной воздушной академии.

Выводы т. Глазова, восчувствовавшего их в практической деятельности, подтверждаются и нашими молодыми инженерами, ушедшими на производство.



23 февраля с. г. состоялось торжественное открытие Дома Красной армии. На снимке Н. И. Бухарин и Тельман беседуют с краскомаи.

Наш молодой конструктор тов. Р., работающий в мощном конструкторском бюро, указывал мне, насколько чувствуется недостаток практического опыта

¹⁾ Извиняемся перед т. Глазовым за использование его статьи в нашем журнале, не получив предварительно его согласия, на что ушло бы лишнее время.

в технической эксплуатации материальной части в действительных условиях нашего строя — отсюда трудно дать машину, удобную в эксплуатации и простую в ремонте, да и в производстве.

Эти выводы нам нужно твердо закрепить и внедрить в умы наших работников.

2. Подготовка инженеров-механиков до сих пор страдала недочетами в области знаний по технической эксплуатации.

В следующей статье мы постараемся очертить круг этих знаний, необходимых инженеру-механику, и те мероприятия, которые проводит в настоящее время наша Академия Военных воздушных сил.

3. Поскольку на должностях мл. и ст. инженеров-механиков эскадрилий у нас будет сидеть молодежь (не только в ближайшие годы, но и в дальнейшем — раз мы весь инженерский состав будем проводить через этот стаж), постольку остро стоит вопрос о руководстве их работой в строю.

Никакое учебное заведение, в том числе и наша

Академия, не может ставить себе целью натаскать своих питомцев на всех мелочах практической деятельности. Этих мелочей много, они крайне многообразны, и изменяются с переменой материальной части.

Академия должна давать солидное инженерное образование, конечно, не отвеченное, а тесно связанное со всей нашей технической действительностью, которое позволит правильно подойти к любому практическому вопросу и грамотно его разрешить.

В этой практической работе необходимы на местах руководство и помощь со стороны более старших и опытных инженеров, уже прошедших эту ступень. Идя дальше, мы, естественно, упрямся в центр — в НК и Техническо-эксплуатационную инспекцию УВВС РККА.

Попытки руководить непосредственно из центра разрозненными низовыми строевыми инженерами-механиками при существующей структуре (вернее „бесструктурной“) технической службы заранее обречены на неудачу.

С другой стороны, сейчас очень трудно центру использовать опыт мест. Во-первых, трудна эта непосредственная связь с низовыми инженерами, во-вторых, центру нужны не отдельные наблюдения

такого маленького хозяйства, как эскадрильное, а подытоженные, подsumмированные выводы и наблюдения над более мощным техническим хозяйством, как бригадное и окружное.

Например, поломка какой-нибудь детали в эскадрилье пройдет неотмеченной, так как их будет одна-две за какой-то промежуток времени.

В масштабе же бригады, а тем более округа, сумма таких поломок будет несомненно отмечена и просигнализирована в центр.

Необходимо восполнить недостающие ступеньки в лестнице строевых инженерных должностей ВВС и создать долж-

ности бригадных и окружных инженеров-механиков ВВС.

Эти инженеры, аналогичные флагманским инженерам-механикам флота при командующих эскадрами и флотами, явятся руководителями и инспекторами технической службы на местах, консультантами строевого командования по всем техническим вопросам и „корреспондентами“ технической инспекции и НК



В дни Октябрьских торжеств. Председатель и члены Реввоенсовета на Центральном массовом аэродроме. Тов. Ворошилов говорит речь летнему составу.

(здесь, конечно, должно быть подчинение в специальном отношении). Одновременно они явятся и инспекторами и проводниками технической культуры и подготовки всех наших авиаспециалистов.

Конечно, подобные должности нужно будет заполнять лишь по мере того, как будет у нас вырастать кадр опытных инженер-механиков.

Такая лестница инженерской службы со всеми нужными ступеньками обеспечит и правильное прохождение службы и движение вверх, чего нет до сих пор, и что сильно отпугивает молодежь от строя.

Мариноваться до конца своих дней на должности инженер-механика эскадрильи — удовольствие не большое.

4. Нам нужно как можно скорее уточнить положение об инженер-механике эскадрильи.

Ст. инженер-механик должен быть правой рукой командира по технической части, понимая последнюю не как техническую отчетность, а как всю совокупность технических вопросов, стоящих перед эскадрилей. Вопрос этот крайне актуален и жизнь требует его разрешения.

ХРОНИКА И КОРРЕСПОНДЕНЦИИ

ПО СОЮЗУ СОВЕТСКИХ РЕСПУБЛИК

ОРДЕН КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ГЕРОЯМ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ

Приказ Военного Совета Союза ССРеспублик
По личному составу армии

23 февраля 1928 г. № 101 г. Москва
В ознаменование десятилетия рабоче-крестьянской Красной армии, вписавшей славные страницы в историю героической борьбы пролетариата с многочисленными его врагами, Центральный Исполнительный Комитет Союза ССРеспублик признал необходимым отметить доблестную службу особо отличившихся в боевых столкновениях защитников Октября как состоящих в рядах РККА, так и находящихся вне его рядов, и удостоивает их награждением орденом Красного Знамени.

Список награжденных при сем объявляется.

Народный комиссар по военным и морским делам и Председатель Революционного Военного Совета Союза ССРеспублик
Ворошилов.

Выписка из списка лиц, награжденных постановлением Президиума ЦИК СССР от 20 февраля 1928 года орденами Красного Знамени за боевые отличия и заслуги, оказанные в период гражданской войны, в части, касающейся бывших и состоящих ныне, работников рабоче-крестьянского Красного воздушного флота.

(49) 1. Базенау, Оскар Карлович, быв. инструктор 1 разр. Военной школы воздушного боя.

(71) 2. Беляйкин, Семен Ильич, быв. военком дивизии и нач. Политотдела 7 Владимирск. стр. див., ныне слушатель Воен.-возд. академии РККА им. проф. Н. Е. Жуковского.

(134) 3. Вениаминов, Исай Вениаминович, быв. военком бригады 7 кав. дивизии, ныне командир взвода охраны авиазавода.

(175) 4. Гаркави, Михаил Иванович, быв. летчик Одесского гидроавиаотряда.

(177) 5. Гарусов, Павел Павлович, быв. морской летчик 4 гидроотряда, ныне старший технический приемщик упр. снабжения УВВС РККА.

(202) 6. Грабб, Феоктист Аристархович, ныне инструктор-летчик 2 Военной школы летчиков.

(268) 7. Дудалев, Иван Дмитриевич, быв. врид. ком. 48 авиаотряда XIII армии, ныне ст. техн. приемщик Упр. спец. снабж. УВВС РККА.

(280) 8. Ефимов, Константин Иванович, быв. военный летчик-наблюдатель 11 авиаотряда, ныне нач. штаба N-го авиаотряда.

(291) 9. Жижевский, Павел Богуславович, быв. командир 464 стр. полка, ныне слушатель Военной возд. академии имени проф. Жуковского.

(328) 10. Ильтонов, Алексей Евгеньевич, быв. летчик-наблюдатель, 32 авиаотряда при 11 отд. Кавк. армии, ныне ст. инструктор школы летнабов ВВС РККА.

(377) 11. Киктенко, Михаил Иванович, быв. механик 1-го развед. эскадр. им. Ильича.

(34) 12. Кисель, Степан Лаврентьевич, быв. авиамеханик Одесского гидроотряда Красного флота.

(396) 13. Коврижников, Василий Григорьевич, быв. стар. механик. N-й истребительной эскадрильи.

(412) 14. Конкерт, Владимир Семенович, быв. летчик-наблюдатель школы летчиков-наблюдателей, ныне слушатель Военной воздушной академии, им. проф. Н. Е. Жуковского.

(416) 15. Коконенко, Федор Николаевич, быв. моторист, ныне командир N-го отдельного авиационного отряда.

(444) 16. Кравцов, Александр Михайлович, быв. военлет Отд. развед. эскадрильи им. Ильича.

(464) 17. Кузнецов, Иван Петрович, б. летчик N-го авиационного отряда, ныне слушатель Военной возд. академии РККА, им. проф. Н. Е. Жуковского.

(512) 18. Лукандин, Яков Иванович, быв. начальник 33 авиаотряда, ныне техник N-го Ремвоздухзавода.

(565) 19. Минин, Анатолий Петрович, быв. ст. авиационный моторист и летчик-наблюдатель авиаотряда ОН, ныне командир N-ой отд. авиационной эскадрильи.

(580) 20. Михайлов, Семен Николаевич, быв. моторист 23 Газанского авиаотряда, ныне рабочий госзавода.

(581) 21. Михайловский, Петр Александрович, быв. инспектор полевого контроля 10 стр. дивизии, ныне слушатель Военной воздушной академии, им. проф. Н. Е. Жуковского.

(591) 22. Муклевич, Ромуальд Адамович, быв. доброволец 41 партизанского отряда, член РВС Западного фронта. Ныне нач. военно-морских сил РККА и член РВС СССР.

(601) 23. Назарчук, Иван Абрамович, быв. военлет 16 авиаотряда XIII армии и 40 авиаотряда X армии, ныне командир неотд. отряда N-ой авиаэскадрильи.

(613) 24. Новикский, Федор Федорович, быв. комвойск Южгруппы Востфронта, ныне начкурсов Военной воздушной академии РККА им. проф. Н. Е. Жуковского.

(775) 25. Сергеев, Андрей Васильевич, быв. нач. управления авиации и воздухоплавания Республики.

(776) 26. Сергеев, Василий Евгеньевич, быв. нач. летной части Военной школы воздушного боя.

(798) 27. Смирнов, Сергей Федорович, слушатель Военной воздушной академии, им. проф. Н. Е. Жуковского.

(829) 28. Танберг, Джон Иоганович, быв. летнаб бомбардировочной эскадры.

(873) 29. Федотов, Владимир Михайлович, быв. механик Днепровского гидроотряда, ныне механик N-го отд. авиаотряда.

(893) 30. Хорьков, Сергей Гаврилович, быв. летнаб. 23 авиаотряда, ныне Нач. Военной воздушной академии РККА, им. проф. Н. Е. Жуковского.

(913) 31. Червяков, Абрам Семенович, быв. командир Мервского боевого отряда, ныне Нач. Средне-Азиатских воздушных линий.

ОРДЕН КРАСНОГО ЗНАМЕНИ — N-ОЙ АВИАЦИОННОЙ ЭСКАДРИЛЬЕ

Выдержка из того же приказа, пункт В:

... За отличие в период гражданской войны и ознаменование десятилетия РККА „награждается“ орденом Красного Знамени N-ая Авиационная эскадрилья.

НАГРАЖДЕНИЕ ПРОФ. ЧАПЛЫГИНА

Директор ЦАГИ профессор Чаплыгин награжден ВЦИК'ом орденом Трудового Красного Знамени.

ПРИКАЗ РЕВОЛЮЦИОННОГО ВОЕННОГО СОВЕТА СОЮЗА СС РЕСПУБЛИК

25 февраля 1928 г., № 62, г. Москва.

В дни своего первого десятилетия рабоче-крестьянская Красная армия с особым удовлетворением отмечает ту активную помощь, которая была оказана строительству обороны СССР советской общественностью в лице массовой организации рабочих и крестьян — Осоавиахим.

За короткий пятилетний срок своего существования общество развило энергичную деятельность. Осоавиахим ведет широкую пропаганду военных и военно-химических знаний среди трудящихся масс, все более углубляя их военную подготовку. Осоавиахимом оказана значительная материальная помощь делу обороны. При поддержке общества ведется большая научно-исследовательская работа и оказывается непосредственное содействие укреплению военно-технической и хозяйственной мощи Союза. Но самым важным в работе общества является то, что оно все более и более сплачивает вокруг своих организаций начальствующий состав запаса, становится постоянной школой его переподготовки.

Вокруг Осоавиахима объединяется многомиллионная масса Советского Союза, готовая стать мощным резервом для вооруженных сил в случае нападения мирового капитала на нашу страну.

Плодотворная работа общества для укрепления военной и хозяйственной мощи Союза есть наилучшее свидетельство сплочения масс вокруг задач обороны и служит верным залогом грядущих побед.

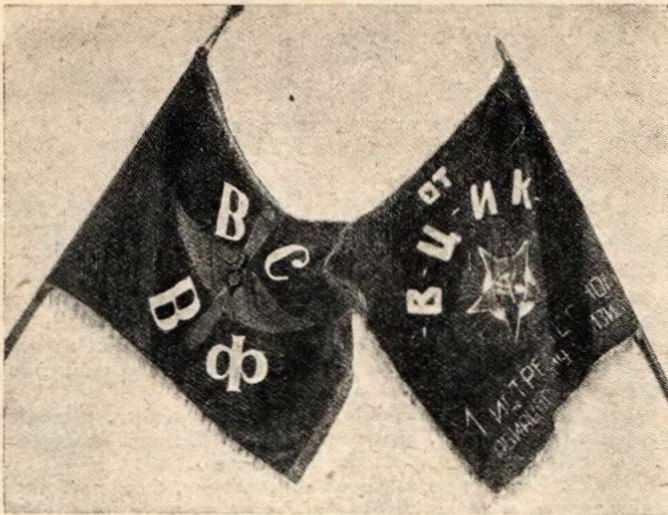
Да здравствует Осоавиахим!

Да здравствует Совет обществ Осоавиахим!

Да здравствует объединенный труд масс для защиты советской страны.

Народный комиссар по военным и морским делам и Председатель Революционного совета ССР

ВОРОШИЛОВ



Два боевых знамени N-ой авиационной эскадрильи от Всероссийского Совета Воздушного Флота и от ВЦИК.



Группа военнослужащих N-ой авиационной эскадрильи во главе с командиром и военкомом.

КРАСНОЕ ЗНАМЯ—ЦЕНТРАЛЬНОМУ АВИАСКЛАДУ

Приказ

Революционного Военного Совета СССР
№ 71, г. Москва, 3 марта 1928 г.

Центральный авиационный склад в период гражданской войны и последовавший затем период мирного строительства выполнил огромную работу по надлежащему хранению,бору и при-едению в порядок специального технического авиационного имущества. Несмотря на исключительно тяжелые и сложные условия работы за все время боевой работы Красного воздушного флота на фронтах гражданской войны, Центральный склад обеспечивал своевременную и правильную эксплуатацию материальной части.

Всероссийский центральный исполнительный комитет по ходатайству Революционного военного совета СССР постановил наградить Центральный авиационный склад орденом Красного Трудового Знамени за все услуги, указанные выше.

Революционный военный совет СССР с удовлетворением отмечая заслуги и достижения Централь-

ного авиационного склада, твердо уверен в том, что и впредь личный состав склада с прежней энергией и настойчивостью будет выполнять возложенную на него ответственную работу по хранению дорогого сто-щего авиационного имущества.

Зам. Народного комиссара по военным и морским делам и Председателя Революционного военного совета Союза СС Республик УНШЛИХТ.

НОВЫЕ ОТРЯДЫ КРАСНОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА

Приказ РВС СССР

Торжественная передача самолетов

К десятилетию Красной армии военный воздушный флот Союза получил ценный подарок советской общественности. В дни празднования десятилетия по всему Союзу рабочие и крестьяне, объединенные в Осоавиахиме, передали 65 новых самолетов, а всего, вместе с самолетами, переданными уже в день десятилетия Октябрьской революции, 100 самолетов.

Революционный военный совет Союза ССР, следующим приказом отметил этот акт воли трудящихся.

Приказ

Революционного военного совета Союза ССР

3 марта 1928 г., г. Москва.

В ответ на дипломатический разрыв с английским правительством и попытки твердолобых врагов Советского Союза организовать экономическую и политическую блокаду СССР трудящиеся массы ответили еще большим сплочением вокруг советской власти. Своим активным участием в займе индустриализации и в фонде „Наш ответ Чемберлену“ они способствовали укреплению экономической и военной мощи Советского Союза.

Кампания, охватившая весь Советский Союз, собрала большие материальные средства на укрепление нашей военной мощи и способствовала поднятию активности нашей общественности, в первую очередь Осоавиахима, являющегося основным звеном военизации населения.

В настоящее время уже реализована часть собранных средств в фонд „Наш ответ Чемберлену“.

В день десятой годовщины Октябрьской революции трудящиеся массы Советского Союза, в лице Осоавиахима передали военным воздушным силам тридцать пять новых самолетов, построенных нашими советскими заводами.

В настоящее время Осоавиахим передает рабоче-крестьянскому Красному воздушному флоту еще шестьде-



Группа начальствующего состава N-ой авиационной эскадрильи.

еще пять новых самолетов, построенных из того же фонда „Наш ответ Чемберлену“.

В целях закрепления идейной связи с партийными и профессиональными организациями рабочего класса Революционный военный совет СССР постановил присвоить передаваемым самолетам нижеследующие наименования:

1. „Имени Коминтерна“ (от трудящихся Белоруссии).
2. „Имени ЦК ВКП(б)“ (от рабочих гор. Москвы).
3. „Имени Войкова“ (от трудящихся Туркменистана).
4. „Имени Сакко и Ванцетти“ (от трудящихся Украины).
5. „Имени Виктора Кингисеппа“ (от рабочих Ленинграда и трудящихся эстонцев СССР).
6. „Кзыл Узбекистан“ (от трудящихся Узбекистана).
7. „Имени Сталина“ (от трудящихся татар и башкир РСФСР).
8. „Вперед к мировому Октябрю“ (от „Известий ЦИК СССР и ВЦИК“).
9. „Степан Шаумян“ (от трудящихся Закавказья и „Бакинского Рабочего“).
10. „Прокофий Джапаридзе (Алеша)“ (от Бакинского Рабочего).
11. „Еврейский Труденик“ (от трудящихся евреев СССР).
12. „На страже Октября“ (от трудящихся Рязанской губ.).
13. „Имени ВЦСПС“ (от проф. союзов СССР).
14. „Горнорабочий“ (от проф. союза горнорабочих СССР).
15. „Товарищ Артем“ (от проф. союза горнорабочих СССР).
16. „Текстильщик“ (от проф. союза текстильщиков СССР).
17. „Ткач“ (от проф. союза текстильщиков СССР).
18. „Красный Кожевник“ (от проф. союза кожевников СССР).
19. „Батрак“ (от проф. союза сельскохозяйственных и лесных рабочих СССР).
20. „Совторгслужащий СССР“ (от проф. союза совторгслужащих СССР).
21. „Красный Медработник“ (от проф. союза работников медико-санитарного дела СССР).
22. „Коммунальник СССР“ (от проф. союза работников коммунального хозяйства СССР).
23. „Рабочий-химик“ (от проф. союза рабоч. химич. промышленности СССР).
24. „Деревообделочник“ (от проф. союза рабочих деревообделочников СССР).



Начальник штаба 1-ой авиационной эскадрильи тов. Садиков, Георгий Константинович.



Командир 1-ой авиационной эскадрильи тов. Шелухин, Петр Семенович.

25. „Иван Струженик“ (Пищевик) (от проф. союза рабочих пищевой и вкусовой промышленности СССР).
26. „Стальной Путь“ (от проф. союза работников жел.-дор. транспорта СССР).
27. „Паровозник“ (от проф. союза работников жел.-дор. транспорта СССР).
28. „ВСРМ“ (от проф. союза рабочих металлостроителей СССР).
29. „Красный Металлург“ (от проф. союза рабо-

чих металлостроителей СССР).

30. „Красный Машиностроитель“ (от проф. союза рабочих металлостроителей СССР).

31. „Красный Лесопильщик“ (от проф. союза рабочих деревообделочников СССР).

32. „Уральский Горняк“ (от проф. союза горнорабочих СССР).

33. „Просвещенец“ (от проф. союза работников просвещения СССР).

34. „Десятилетие Союза Же-



Врид. Помполит. 1-ой Авиационной эскадрильи тов. Гольдберг.

лезнодорожников“ (от проф. союза работников жел.-дор. транспорта СССР).

35. „Ленинградский Кожевник“ (от проф. союза рабочих кожевников СССР).

36. „Лесоруб“ (от проф. союза сельскохозяйственных и лесных рабочих СССР).

37. „Тверской Текстильщик“ (от проф. союза текстильщиков СССР).

38. „Ленинградский Текстильщик“ (от проф. союза текстильщиков СССР).

39. „Ленинградский Совторгслужащий“ (от проф. союза совторгслужащих СССР).

40. „Златоустинский Металлист“ (от трудящихся Златоустинского округа).

41. „Уральский Металлист“ (от трудящихся Уральской области).

42. „Уральский Рабочий“ (от трудящихся Уральской области).

43. „Уральский Крестьянин“ (от трудящихся Уральской области).

44. „Всекобанк“ (от работников Всекобанка).

45. „Красный Стрелок Охраны Транспорта“ (от работников охраны путей сообщений СССР).

46. „Постройка“ (от проф. союза рабочих строителей СССР).

47. „Медработник Украины“ (от проф. союза работников медико-санитарного дела СССР).

48. „Донецкий Шахтер“ (от проф. союза горнорабочих СССР).

49. „Днепропетровский Металлист“ (от проф. союза рабочих металлостроителей СССР).

50. „Радторгслужащий Украины“ (на украинском языке) (от проф. союза совторгслужащих СССР).

51. „Имени Юбилера Петровского“ (на украинском языке) (от трудящихся Советской Украины).

52. „Ворошиловец“ (на украинском языке) (от луганского пролетариата).

53. „Пролетар Харьквинин“ (на украинском языке) (от трудящихся Советской Украины).

54. „Варт вий Могилевщин“ (на украинском языке) (от трудящихся Советской Украины).

55. „Орловцы Чемберлену“ (от трудящихся Орловской губернии).

56. „Красный Кустарь“ (от союза промысловой кооперации).

57. „Владимирский Рабочий“ (от трудящихся Владимирской губ.).

58. „Красный Курянин“ (от трудящихся Курской губернии).
59. „Осоавиахим“ (от трудящихся Московской губ.).
60. „Красный Профинтерн“ (от рабочих завода „Красный Профинтерн“).
61. „ВЦСПС“ (от проф. союзов СССР).
62. „Московский Коммунальник“ (от проф. союза работников коммунального хозяйства СССР).
63. „Тульский Металлист“ (от проф. союза рабочих металлистов СССР).
64. „Сормовский Металлист“ (от проф. союза рабочих металлистов СССР).
65. „Работник Искусств“ (от проф. союза работников искусств СССР).
66. „Имени ЦК ВПС Текстильщиков“ (от проф. союза текстильщиков СССР).
67. „Московский Совторгслужащий“ (от проф. союза совторгслужащих СССР).
68. „Егорьевский Пролетарий“ (от трудящихся Егорьевского уезда, Моск. губ.).
69. „Пролетарий Связи“ (от проф. союза работников связи СССР).
70. „Швейник“ (от проф. союза рабочих швейников СССР).
71. „Нарпитовец“ (от проф. союза рабочих пищевой и вкусовой промышленности СССР).
72. „Рабочий-Бумажник“ (от проф. союза рабочих-бумажников СССР).
73. „Рабочий-Сахарник“ (от проф. союза сахарной промышленности СССР).
74. „Печатник“ (от проф. союза печатников СССР).
75. „Вахтенный“ (от проф. союза работников водного транспорта СССР).
76. „Красный Путеец“ (от проф. союза работников железнодорожного транспорта СССР).
77. „Железнодорожник на-страже“ (от проф. союза рабочих химической промышленности СССР).
78. „Рабочий Химик-Стекольщик“ (от проф. союза рабочих химической промышленности СССР).
79. „Строитель“ (от проф. союза рабочих строителей СССР).
80. „Красный Транспортник“ (от проф. союза работников местного транспорта СССР).
81. „Северо-Кавказский Совторгслужащий“ (от проф. союза совторгслужащих СССР).
82. „Рабочий Совхоза“ (от проф. союза сельскохозяйственных и лесных рабочих СССР).
83. „Фрол Морозов“ (от проф. союза пищевой и вкусовой промышленности СССР).
84. „Память Ильича“ (от трудящихся Северо-Кавказского края).
85. „Кубанец“ (от трудящихся Северо-Кавказского края).
86. „Революционный Горец“ (от трудящихся Северо-Кавказского края).
87. „Молодежь Северного Кавказа“ (от трудящейся молодежи Северного Кавказа).
88. „Горнорабочий Сибири“ (от проф. горнорабочих СССР).
89. „Советская Сибирь“ (от трудящихся Сибирского края).
90. „Сибирячка на-страже“ (от трудящихся Сибирского края).
91. „Красноярский рабочий“ (от трудящихся Красноярского округа).
92. „Дальне-Восточный Рабочий“ (от трудящихся Дальне-Восточного края).
93. „Дальне-Восточный Крестьянин“ (от трудящихся Дальне-Восточного края).
- 94 и 95. Наименования 2 самолетов будут даны президиумом Закавказского Осоавиахима непосредственно на месте.
- 96—100. Наименования будут даны ленинградским Осоавиахимом на месте.

Революционный военный совет СССР приветствует миллионы членов Осоавиахима, являющихся активными участниками строительства ВВС РККА и выражает твердую уверенность, что дело обороны страны будет неуклонно двигаться вперед, будет приковывать к себе мысли, знания, опыт и творческую энергию новых и новых миллионов трудящихся масс Советского Союза.

Да здравствует Осоавиахим!

Да здравствуют Красные профсоюзы!

Да здравствует Красный воздушный флот!

Зам. Народного комиссара по военным и морским делам и Председателя РВС СССР

УНШЛИХТ.

СООБЩЕНИЕ НАЧАЛЬНИКА ВВС РККА

Накануне десятилетия Красной армии член Реввоенсовета и Начальник военных воздушных сил РККА тов. П. И. Баранов в беседе с представителями прессы следующим образом охарактеризовал положение военных воздушных сил к десятилетию Красной армии.

„В день десятилетия Красной армии наш воздушный флот получит новое боевое пополнение—65 самолетов будут переданы военным воздушным силам РККА в разных частях СССР Осоавиахимом, профсоюзами и кооперацией. Этими самолетами, построенными на средства, собранные в фонд „Наш ответ Чемберлену“, не исчерпывается помощь трудящихся СССР.

1 мая с. г. будет передана военным воздушным силам РККА еще одна группа самолетов, построенных на средства того же фонда.

За последние годы, в связи с кампаниями „Ответ на ноту Керзона“ и „Наш ответ Чемберлену“ военным воздушным силам РККА передано 233 самолета.

Это свидетельствует о чрезвычайно большом интересе трудящихся к делу воздушной обороны Советского Союза.

В денежном выражении эта помощь уже превысила 5 млн. рублей, что, несомненно, облегчило строительство наших военных воздушных сил.

Связь трудящихся с воздушным флотом осуществлялась за истекшие годы и по другой линии. Всем известно, что в прошлом воздушный флот был укомплектован сличками помещичьего и буржуазного класса.

Теперь же к десятилетию Красной армии, в составе летчиков и летчиков-наблюдателей военных воздушных сил РККА мы имеем 24 проц. рабочих и 44 проц. крестьян.

Это усиление личного состава рабоче-крестьянскими элементами произошло при ближайшем содействии Осоавиахима. Наши школы, укомплектовываемые членами Осоавиахима, имеют возможность с каждым годом все более и более укреплять связь воздушного флота с рабочими и крестьянами.

Так, например, в прошлом году из общего числа летчиков, выпущенных нашими школами, было 41 проц. рабочих и 43 проц. крестьян.

Таким образом, к десятилетию Красной армии нужно отметить не только денежную помощь, оказанную советской общественностью, но и общее содействие по укреплению наших военных воздушных сил“.

ПЕРЕДАЧА НОВЫХ САМОЛЕТОВ В ВЕДЕНИЕ ВВС

4 марта в Москве на Центральном аэродроме состоялась передача 15 новых самолетов. Уже в 11 часов утра на аэродром прибыли представители организаций, передающих самолеты, сотни эскурсантов МГСПС, тысячи рабочих.

Исполняющий обязанности генерального секретаря Осоавиахима СССР и РСФСР т. В. Зарзар, открывая собрание, заявил что в разных пунктах СССР в сегодняшний день передаются 66 самолетов, из числа 100, являющихся „Ответом Чемберлену“.

Тов. Евреинов (ВЦСПС) передал 6 самолетов из числа 36, построенных на средства, собранные профсоюзами.

Проф. Коровин, передал от ЦК РОКК и Кр. Полумесяца санитарный самолет „РОКК № 1“, заявив, что: „как 10 лет тому назад, во время гражданской войны советский Красный Крест начал свою общественную работу с помощью Красной армии, как и сейчас вся работа РОКК проходит под знаком создания санитарного тыла РККА“.

Начальник военных воздушных сил РККА тов. Баранов от имени Реввоенсовета выразил благодарность советской общественности.

В заключение торжественной части передачи Секретарь Моссовета т. Гордеев от имени рабочих Москвы вручил командиру подшефной эскадрильи „Красная Москва“ тов. Шалимо Красное Знамя.

Передача закончилась групповыми и фигурными полетами новых самолетов.

Помимо Москвы состоялись акты передачи самолетов в Ленинграде, Хабаровске, Харькове и многих других городах.

Так с помощью общественности растут и укрепляют свою мощь военные воздушные силы РККА.

ПРАЗДНОВАНИЕ 10-ЛЕТИЯ КРАСНОЙ АРМИИ В МОСКВЕ

Парад на Красной площади

С 9 часов утра, прилегающие к Красной площади улицы запружены частями московского гарнизона. Площадь и трибуны украшены транспарантами, флажками и вымпелами армии и флота.

Пехотные, артиллерийские, кавалерийские части, Академия воздушного флота, школа спецслужб, рабочие полки районов,

санитарные отряды вливаются на площадь, располагаясь в тройные ряды.

Трибуны наполняются зрителями. Члены правительства, Реввоенсовета — на трибуне на мавзолее Ленина, а рядом с мавзолеем пестрые формы военных атташе, члены дипломатических миссий. Бой часов на Спасской башне.

— Раз, два три десять!

Раздается команда:

— Смирно! и вслед за ней звуки бесчисленных оркестров. Из Спасских ворот на коне появляется Наркомвоенмор тов. Ворошилов, за ним командующий парадом и адъютант.

Гул, крики „ура“, охватывает безмолвные до сих пор ряды.

После объезда линии войск тов. Ворошилов обращается с приветствием к войскам:

„От имени революционных войск пролетарского государства, от имени первой в мире Красной армии, приветствую красноармейцев, командиров и политработников московского гарнизона, рабочих и работников Красной Москвы, крестьян и крестьянок Московской губернии и поздравляю с десятилетним юбилеем. За все время своего существования Красная армия с честью выполнила возложенные на нее задачи. В годы гражданской войны она разгромила врагов трудящихся.

В годы мира она не переставала укреплять напряженной учебной свои ряды и неустанно охранять величайшее строительство социализма.

Красная армия неизменно оставалась вооруженным отрядом международного пролетариата и ее меч был всегда защитой угнетенных и пораженных масс. Враги рабочего класса и СССР встречали на пути своих козней штыки Красной армии и не решились повторить неудачный опыт интервенции 1919 года.

Красные командиры и политработники! От вашего имени разрешите заверить советское правительство в лице здесь присутствующих тов. Кадынина и тов. Рыкова, что Красная армия и впредь будет воспитывать своих бойцов в духе революционного коммунизма и международной солидарности и зорко охранять советские границы.

Советские рубежи находятся под надежной защитой. Враги, желающие испытать крепость наших армий, почувствуют ее на своих собственных спинах. Красная армия сметет каждого, кто попытается нарушить мирный труд рабочих и крестьян.

Да здравствует строительство социализма и его оборона!
Да здравствует рабоче-крестьянская Красная армия!

Вслед за речью тов. Ворошилова раздается артиллерийский салют и крики „ура“.

Начинается прохождение церемониальным маршем.

В это время над Красной площадью появляются отряды самолетов и один из них низко, почти над головами присутствующих, проделывает ряд исключительных по чистоте головных приемов высшего пилотажа, вызывая общее восхищение присутствующих.

Демонстрантов приветствуют тт. Сталин, Рыков, Калинин.

— Будьте готовы к обороне СССР! — и в ответ, уверенно-энергичное:

— Есть!..

И в звуках ревущих вверху самолетов чувствуется тот же энтузиазм:

— Есть!..

10 ЛЕТ КРАСНОЙ АРМИИ В ПРОВИНЦИИ

В Ленинграде 26 февраля был днем Осоавиахима, который вместе с гарнизоном демонстрировал свою готовность к защите СССР. Над войсками парили эскадрильи самолетов, разбрасывающие листовки. Праздник закончился грандиозным шествием членов Осоавиахима в количестве до 100 тыс. человек с фабрик и заводов Ленинграда. С речами выступали Комвойск ЛВО т. Корк, отв. секретарь Осоавиахима т. Пожарский и др.

В Севастополе в день 26 февраля состоялся грандиозный парад при участии флота, войск крепости, воздушных сил и тысяч трудящихся. В Чите, несмотря на мороз, тысячные массы трудящихся присутствовали на аэродроме при передаче новых самолетов.

В Харькове во время празднования десятилетия и демонстраций деятельное участие принимал Воздушный флот. Над городом реяли самолеты, сбрасывавшие листовки.

ЗА 10 ЛЕТ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА

(по материалам УВВС РККА).

Первое десятилетие Красного воздушного флота можно резко разделить на 3 этапа.

Первый — годы гражданской войны. Период „организации на ходу“.

Второй — первые годы мирного строительства. Выйдя из войны в разрушенном состоянии, наши военные воздушные силы базировались на заграничный рынок.

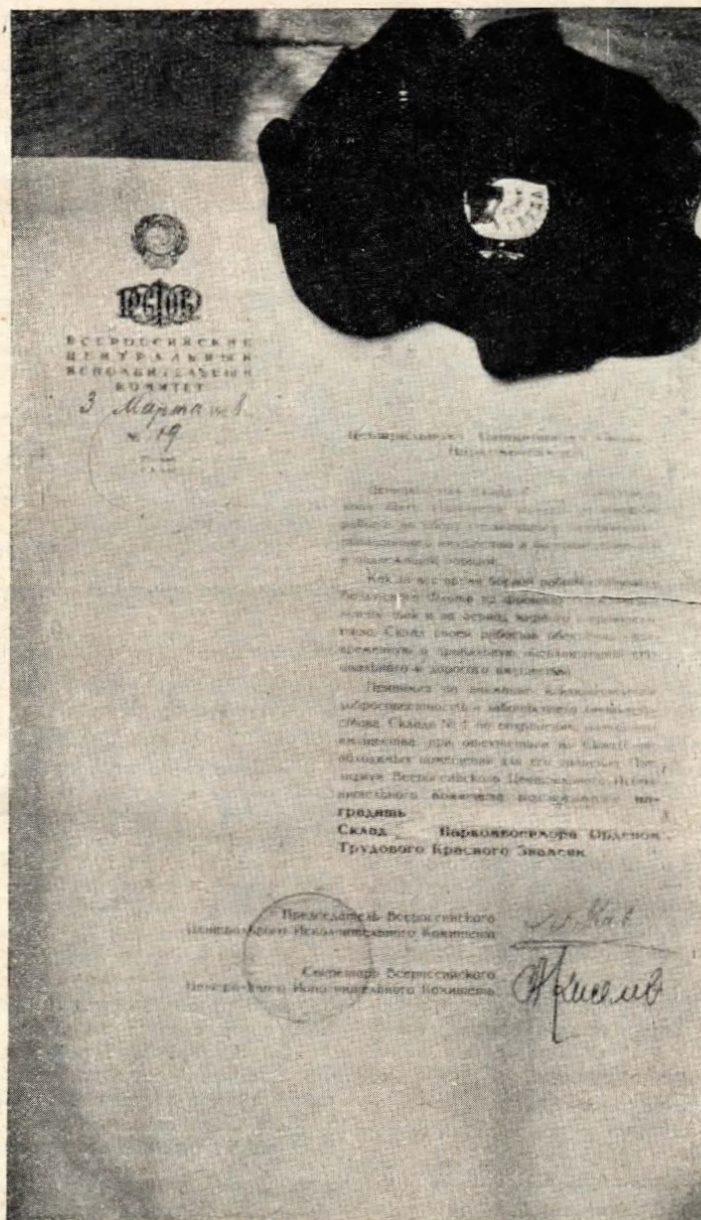
И, наконец, третий период энергичного развития собственной авиационной промышленности. В результате этого напряженного строительства к 10-летию РККА наша молодая авиационная промышленность уже дала ВВС прекрасные образцы собственных моторов и самолетов. В области научно-исследовательской работы многое сделано нашими соответствующими учреждениями (ЦАГИ, НАМИ).

В отношении подготовки личного состава также имеются большие достижения. Школы ВВС созданы заново и укомплектованы выходцами из рабоче-крестьянских масс. 520/10 летного состава являются членами ВКП(б) и ВЛКСМ. В области боевой подготовки части ВВС овладели большими навыками в тактическом, техническом и полетном отношении. Блестяще совершенные перелеты 1926 и 1927 гг., достижения

полного взаимодействия с наземными войсками служат ярким подтверждением высокой подготовки летного состава и технической мощи ВВС РККА.

Попутно с ростом ВВС, широко производилось строительство земного оборудования; однако в этой области еще нет 100% обеспеченности. Широкие массы рабочих и крестьян активно участвуют в строительстве ВВС. На средства Осоавиахима построено около 200 самолетов, оказана серьезная помощь нашим научным учреждениям и сама организация Общества есть источник комплектования школ ВВС.

Очередные задачи дальнейшего строительства состоят: в усилении нашей авиационной промышленности и ее рационализации; обеспечении земного оборудования, усовершенствовании школьной сети ВВС; углублении боевой подготовки и улучшении культурно-бытовых условий летного состава ВВС.



Грамота ВЦИК на награждение Трудовым Знаменем Центрального Авиасклада

РАСШИРЕНИЕ ЦАГИ

В настоящее время в ЦАГИ сооружаются канал-аэродром и камера низкого давления, чрезвычайно сложные приспособления, требующие исключительной точности своих механизмов. Канал-аэродром предназначен для испытания гидросамолетов, которых до сих пор было нельзя испытывать в Москве; камера же низкого давления — для проверки авиаторов.



Московский Совет вручил знамя своему подшефному—N-ой Авиаэскадрильи.

ДЛЯ „ВЕСТНИКА ВОЗДУШНОГО ФЛОТА“

По случаю 10-летнего юбилея Красной армии ко мне поступил ряд приветствий и поздравлений как от строевых частей и ВУЗ и отдельных командиров ВВС РККА, так и от гражданских учреждений, тесно связанных в своей работе с Военными воздушными силами РККА.

С своей стороны от лица Революционного военного совета СССР и ВВС РККА благодарю и поздравляю весь личный состав ВВС и всех работников Гражданского воздушного флота, членов Осоавиахима и работников научных и производственных учреждений с нашим общим юбилеем 10-летия Красной армии.

Уверен, что в дальнейшем мы приложим все силы и энергию в деле строительства ВВС РККА и укрепления мощи Красной армии—верного и стойкого борца и защитника рабоче-крестьянского государства.

Да здравствует Красная армия!

Да здравствуют военные воздушные силы РККА!

Да здравствуют активные участники строительства Красного воздушного флота!

Начальник Военных воздушных сил РККА БАРАНОВ.

ПРИВЕТСТВЕННЫЕ ТЕЛЕГРАММЫ

Москва, Начвоздухсил РККА Баранову

N-ая авиабригада шлет своему руководителю пламенный привет.

ЧЕРНОБРОВКИН-ГОЛОВКОВ.

Начальнику Воздухсил РККА Баранову.

Общее собрание военнослужащих N-ой авиабригады в десятилетие существования Красной армии шлет Вам и в Вашем лице Революционному военному совету и правительству Союза пламенный привет.

Красный воздушный флот, рожденный в период гражданской войны под руководством коммунистической партии, к десятилетию Красной армии является мощной силой. Красные эскадрильи, созданные на трудовые копейки рабочих и крестьян, находятся в надежных руках и по первому зову станут на защиту пролетарской революции. Переходя на второе десятилетие, мы, работники Воздушного флота, заверяем в Вашем

лице Реввоенсовет СССР, что еще более усилим свою подготовку, и когда раздастся первый удар военной грозы, наши самолеты понесут на своих крыльях освобождение трудящимся.

Да здравствует Красная армия!

Да здравствует ее руководитель, Реввоенсовет Союза!

Да здравствует мощный Красный воздушный флот!

ПРЕЗИДИУМ.

Москва, Начвоздухсил РККА тов. Баранову

Командный, политический и красноармейский состав N-ой авиабригады в день десятой годовщины Красной армии шлет вам свой горячий привет. Уверены, что Красный воздушный флот, уже показавший свою мощь за истекшее десятилетие, в наступающем и в последующие годы под вашим руководством станет грозой мировой буржуазии и оплотом первой победоносной пролетарской революции. Просим передать Реввоенсовету Союза, что мы в наступающем году приложим все свои силы к строительству нашего дорогого воздушного флота, подыдем учебу и технику, работая в этом направлении не покладая рук под лозунгом—да крепнет Красная армия и Красный флот—защита трудящихся всего мира! Да здравствует Красная армия и ее вождь и организатор: Всесоюзная коммунистическая партия!

Командир ФЕДОРОВ, комиссар БЕРЗИН, Начштаба ЩЕРБАКОВ.

Москва, Укрвоенвоздухсил Баранову.

Части ВВС УВО шлют Вам боевой привет в великую годовщину.

Нач. ВВС ИНГАУНИС. Начштаба ШТЕЙГЕР.

Начальнику Военных и воздушных сил РККА тов. Баранову

Командно-политический, летно-технический и красноармейский состав Бобруйского Отдельного авиационного гарнизона шлем Вам пламенный привет в день Десятой годовщины рабоче-крестьянской Красной армии.

Переживая десятую годовщину, рабоче-крестьянская Красная армия еще теснее сомкнет свои железные ряды вокруг своего вождя и организатора—Всесоюзной коммунистической партии (большевиков), так как мировой империализм, как никогда за время мирной передышки, ведет теперь усиленное объединение контр-революционных сил фашизма и чинит варварскую кровавую расправу с восстающим к борьбе пролетариатом своих стран и колоний.

Угроза грядущей решительной борьбы налицо.

Сознавая всю ответственность переживаемого момента, мы всеми силами крепим свою боевую мощь, чтобы решительным ударом своих стальных птиц с воздуха обрушиться на посягающих на завоевания великого Октября мировой империализм.

Да здравствует десятилетие рабоче-крестьянской Красной армии!

Да здравствует вождь РККА—Всесоюзная коммунистическая партия (большевиков).

Да здравствует мировой Октябрь!

Да здравствует вождь мировой революции—III Коммунистический интернационал!

Нач. Бобруйск. Отд. Авиагарнизона ст. летчик КУЧЕВСКИЙ, Военком Авиагарнизона СТРАУТМАН.

Начальнику Военвоздухсил Баранову

Состав Школы приветствует Вас с 10-й годовщиной РККА. Желаем дальнейшего успеха строительства Воздушного флота. КОЛЕСОВ. ВЯЛОВ.

Начальнику ВВС РККА Баранову.

В день десятилетнего юбилея Красной армии воинские части, партийные, советские и профессиональные организации Борисоглебска шлют пламенный привет и заявляют о своей готовности с еще большей энергией, решительностью в дальнейшем крепить решающее звено вооруженных сил рабочего

класса — Красный воздушный флот. Под Вашим руководством в грозный час сумеем стойко охранять воздушные границы советского союза.

Президиум собрания БАБРО — ЯГУЩЕВСКИЙ.

Упрвоенвоздухсил РККА Баранову

Состав Школы морлетов в день 10-й годовщины РККА приветствует Вас и в Вашем лице РВС СССР и Красную армию.
БУКАН.

Начальнику ВВС РККА тов. Баранову

Военная Школа летчиков-наблюдателей имени К. Ф. Ворошилова на торжественном заседании, совместно с пролетарскими шестами, партийными и советскими организациями, отмечая 10-летний юбилей Красной армии, шлет Вам и в Вашем лице всему Красному воздушному флоту свой пламенный, боевой привет.

Школа летнабов с чувством глубокого удовлетворения отмечает достижения в строительстве руководимых Вами Военных воздушных сил РККА в целом и рапортует Вам о своей готовности к новым классовым битвам с врагами диктатуры пролетариата.

Да здравствует Красный воздушный флот!

Да здравствует пролетарская революция!

ПРЕЗИДИУМ.

Военным воздушным силам РККА

В день 10-й годовщины рабоче-крестьянской Красной армии три миллиона членов Осоавиахима шлют свой пламенный привет верному стражу Октября — Военным воздушным силам РККА.

В годы гражданской войны, в тяжелой и упорной борьбе с белогвардейскими бандами, Красный воздушный флот вписал в историю героической борьбы трудящихся СССР наилучшую страницу, оказав большую помощь делу пролетарской революции.

Личный состав частей Военных воздушных сил проявил большой революционный героизм в деле активного содействия другим родам войск РККА в освобождении территории СССР от империалистической интервенции.

В годы мирного строительства всего социалистического хозяйства страны Красный воздушный флот упорно работает над повышением боеспособности личного состава и укреплением нашей социалистической авиационной промышленности.

Растет и крепнет дисциплина, совершенствуется авиационно-техническая база воздушных сил, ширится кадр высококвалифицированных специалистов и неуклонно растут достижения в области самолетов и моторостроения.

За 10 лет Военные воздушные силы Союза во всех областях своего строительства достигли величайших успехов и теперь стоят на правильном научно-техническом пути к дальнейшему своему совершенствованию.



На снимке — ответная речь командира 1-й авиаэскадрильи т. Шалимо (стоит со знаменем) — шефу, вручившему знамя — Московскому Совету.

Трудящиеся массы Союза проявляют неослабное внимание к делу авиационного строительства нашей страны.

Осоавиахим содействует воздушным силам в деле подготовки авиаспециалистов, помогает материально научным институтам, заводам, высшим учебным заведениям, строит десятки ангаров, аэродромов, пропагандирует идеи воздушной обороны среди широких трудящихся масс СССР и ежегодно передает на усиление воздушных сил флота все новые и новые десятки боевых единиц, построенных на средства трудящихся.

До 10-й Годовщины РККА трудящиеся СССР передали Военным воздушным силам около 200 самолетов и в дни десятилетия передают новые 66 самолетов.

Красные часовые воздушных границ СССР!

Продолжайте Ваше великое дело, памятуя, что со стороны Осоавиахима и миллионов трудящихся СССР вы всегда встретите полную поддержку.

Да здравствуют Военные воздушные силы РККА!

Да здравствуют активные помощники строительству воздушной обороны СССР — пролетарии и крестьяне пролетарской страны!

Да здравствует руководитель Красного воздушного флота и Красной армии — РВС СССР!

ПРЕЗИДИУМ СОЮЗА ОСОАВИАХИМА СССР

ПРЕЗИДИУМ ОСОАВИАХИМА РСФСР.



Делегаты РОКК передали еще один санитарный самолет в ряды ВВС.

Начальнику ВВС Баранову

Многоуважаемый Петр Иванович, Коллегия Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Жуковского приветствует Вас и в Вашем лице Красный военный воздушный флот с десятилетним юбилеем и пользуется случаем выразить Вам свою глубокую признательность за постоянную поддержку института в развитии его работ.

КОЛЛЕГИЯ ИНСТИТУТА.

Москва, Воздухофлот, Баранову

Поздравляю старого бойца Десятилетием.
ЗАВНАЧСОСТАВА КРЫЛОВ.

Начальнику военных воздушных сил РККА

В день первого десятилетия рабоче-крестьянской Красной армии и его составной части, Военных воздушных сил, торжественное собрание красноармейцев, курсантов, слушателей и постоянного состава Военной школы специальных служб, совместно с представителями шефа школы, завода АМО, шлет Вам свой пламенный красноармейский привет.

Вместе со всем воздушным флотом нашего Союза, вместе со всей рабоче-крестьянской Красной армией школа на пороге второго десятилетия с еще большей энергией будет укреплять созидательную дисциплину, поддерживать и развивать революционную сознательность и неустанно повышать качество подготовки выпускаемых ею специалистов.

С каждым годом прочнее классовое самознание, тверже революционная дисциплина, выше технический уровень, глубже специальная подготовка. В этом наша цель и стремление, в этом ответ всем, посягающим на Советский Союз.

Трудное дело построения социализма, начатое Владимиром Ильичом, мы под охраной вооруженных сил нашего Союза, под руководством ленинской коммунистической партии, доведем до конца.

Да здравствует Красная армия — надежный, бессменный часовой Советского Союза!

Начальнику военных воздушных сил РККА,
тов. Баранову

23 февраля 1928 г. В день славного десятилетия РККА торжественное собрание Военно-теоретической школы ВВС РККА, совместно с представителями рабочих, шлет пламенный привет Вам — своему боевому руководителю. Мы заверяем Вас и в Вашем лице весь воздушный флот, что будущие летуны-курсанты школы сохраняют и продолжают боевые традиции Красного воздушного флота.

ПРЕЗИДИУМ ТОРЖЕСТВЕННОГО СОБРАНИЯ
ВОЕННО-ТЕОРЕТИЧЕСКОЙ ШКОЛЫ ВВС РККА.

ЗАЩИТА ДИПЛОМНЫХ ТЕМ В ВОЕННОЙ ВОЗДУШНОЙ АКАДЕМИИ

В начале марта в Военной-воздушной академии РККА обсуждались проекты самолетов слушателей 4 доп. курса тов. Аузана на тему „Истребитель армейский двухместный“, тов. Ивашкевича „Тренировочный истребитель“ и тов. Воскресенского: „Самолет-разведчик для обслуживания конницы“.



Английская авиатка „Вестланд“.

Последний самолет-двухместный, металлический с мотором в 220 л. с., предполагаемая скорость не менее 160 км час.

В беседе, данной представителям печати, заместитель Начальника военных воздушных сил РККА тов. Алкснис, следующим образом охарактеризовал этот проект:

„Разработанный тов. Воскресенским проект самолета-разведчика конницы признан специалистами с технической стороны очень ценным.“



Стандартный легкий самолет D. H. „Мот“, принятый на снабжение английских аэроклубов.

Незначительный расход горючего на силу 1 час, возможность перевозки самолета со снятыми крыльями двумя лошадьми по обыкновенным грунтовыми дорогам и другие положительные качества необычайно облегчают следование самолетов вместе с конницей“.

Все проекты разработаны очень тщательно: к каждому проекту сделано до 30—40 сложных чертежей. На защите проектов присутствовали ряд военных специалистов, в числе их: гг. Буденный, Алкснис и др.

НАША МАЛОМОЩНАЯ АВИАЦИЯ

Авиационный спорт, получивший широкое развитие после окончания мировой войны почти во всех странах Европы, не может удовлетвориться снятыми с вооружения военными самолетами, так как сравнительно высокие мощности, и сложность эксплуатации требовали больших материальных затрат, и, кроме того, военные самолеты не отвечали предъявляемым условиям.

Для снабжения сети аэроклубов и гражданских авиашкол нужны были самолеты недорогие, простые по конструкции,

дешевые в эксплуатации, с двойным управлением для возможности обучения полетам и некапризным мотором.

И вот появились маленькие самолеты, с моторами 50—60 л. с., которые как-раз удовлетворяли всем этим требованиям, и в первую очередь — экономичности.

Дешевизна, небольшие размеры, малая мощность, двойное управление, максимальная простота конструкции и ухода, малый вес, портативность, и на ряду с этим скоростью до 150 км в час, сделали то, что сейчас в Германии, Франции, и в первую очередь в Англии, именно такие самолеты обслуживают аэроклубы и авиашколы.

В Англии, почти в каждом городе, имеется аэроклуб, где молодежь имеет возможность ознакомиться с авиамотором, уходом за самолетом и даже выучиться летать. Нечего говорить о том, как государство поощряет и поддерживает эти клубы, создающие кадры гражданских пилотов и механиков. Ведь все эти любители — гражданские пилоты и механики, при первой же необходимости, после небольшой переподготовки смогут быть использованы на войне.

Применение маломощных самолетов не ограничивается рамками клубной и школьной работы, они используются также в военной авиации в качестве самолетов связи и для тренировки военных летчиков.

У нас в СССР, кроме предполагающегося использования авиаток для связи, имеется в виду применение их для борьбы с вредителями полей, для перевозки почты и для агитационных целей.

Основным же стержнем развития маломощной авиации является организация аэроклуба и гражданской школы летчиков.

Развитие авиаспорта, и особенно маломощной авиации движется у нас чрезвычайно быстрым темпом. Два года тому назад мы не имели ни одной авиатки, теперь же в распоряжении Осоавиахима имеется около 10 опытных машин оригинальной советской конструкции.

Таблица основных данных советских авиэток¹⁾

№ п/п	Название машин	Размах в м	Длина в м	Несущие поверх. в м ²	Вес полетный	Нагрузка на м ² в кг	Мотор и мощность	Нагрузка на л. с. в кг	Скорость в км		Потолок в м	Примечание	
									Посад.	Макс.			
1	РАФ — 1 одноместн.	9,4	5,5	12,6	273	21,7	Блекборн 20 л.с.	13,6	47	113	2.300	Скор. по Сафу	
2	Буревестник "	9	5,8	9,6	230	22	" 20 л.с.	11,5	59	140	5.000		
3	Дзержинский "	8,85	5,35	12,8	270	20,7	ABC 30 л. с.	9	—	120	—		
4	"Три друга" двухместн.	11,8	7	18,7	413	21,7	Черуб. 30 л. с.	13,7	60	122	3.000		
5	РАФ — 2 двухместн.	12	—	20	630	31,5	Циррус 60 л. с.	10,5	64	—	2.700	Скор. максим. по Сафу	
6	АИР двухместн.	8,8	6,9	18,9	535	29	" 60 л. с.	9,1	60	150	4.000		
Английские авиэтки:													
7	DH—53 одноместн.	9	5,9	10,8	221	22	Блекборн 20 л.с.	11	—	102	1.850		
8	"Moth" двухместн.	8,84	7,15	21,06	565	27	Циррус 60 л. с.	9,4	69	144	—		

¹⁾ Для сравнения приводим тут же данные наиболее известных английских авиэток.

Это большая победа советской техники, так как все наши машины показали себя хорошо в полете, и некоторые по своим качествам нисколько не хуже заграничных конструкций. Три мировых рекорда, поставленные советскими авиэтками, с достаточной убедительностью указывают на это.

Единственная наша беда — отсутствие отечественных моторов мощностью 50-60 л. с.; по этой причине приходится пока зависеть всецело от заграницы, и это тормозит дело со строительством самолетов.

В настоящее время спроектированы и предполагаются к постройке 2 авиационных мотора по 60 л. с. конструкции слушателя ВВА тов. Сердюкова и НАМИ. Мотор НАМИ уже начат постройкой.

Будем надеяться, что наши моторы окажутся не хуже заграничных, и как качественно, так и количественно мы скоро догоним западную Европу в деле развития маломощной авиации. Советская общественность в лице Осоавиахима должна уделить возможно большее внимание этому молодому и полезному делу, роль которого в общей задаче укрепления обороноспособности страны занимает не последнее место.

Ниже мы даем краткое описание некоторых советских авиэток и маломощных самолетов.

Авиэтка РАФ 1 конструкции инж. Рафаэлянца

Свободнонесущий моноплан толстого постоянного профиля. Конструкция целиком деревянная, лонжероны крыльев коробчатые, нервюры раскосные, концы крыльев закруглены. Фюзеляж нормального типа расчалочный. Хвостовое оперение нормальное. Колеса деревянные. РАФ 1—первая советская авиэтка, которая хорошо летала и по своим летным качествам превзошла английскую машину DH-53 с таким же мотором. Авиэтка несколько перетяжелена из-за кустарного производства и могла бы дать еще лучше качества.

В эксплуатации 2½ года.

"Буревестник" G IV инж. Невдачина

Свободнонесущий моноплан с утончающимся крылом переменного профиля. Конструкция целиком деревянная. "Буревестник" по своим качествам превзошел не только все наши одноместные авиэтки, но даже, насколько известно, и заграничные. "Буревестником" совершен на московском аэродроме ряд прекрасных полетов. К сожалению, эта машина не выдерживает серьезной эксплуатации, что выявилось при перелете летчика Жукова из Москвы в Одессу. "Буревестник", пожалуй, слишком переоблегчен. На "Буревестнике" установлен мировой рекорд высоты для авиэток.

Авиэтка "Дзержинский" конструкции инж. Чернеховского

Моноплан с подкосами. Нижнее расположение крыльев. Крылья деревянные. Фюзеляж сварной из стальных труб. Хвостовое оперение из стальных труб. Из-за неправильной центровки и плохо подобранного винта не удалось обнаружить истинных качеств этого самолета. Машина летала и принимала участие в Одесских маневрах.

Авиэтка "Три друга" конструкции инженеров: Семенова, Сутугина и Горелова

Моноплан типа парасоль, с подкосами. Крылья деревянные нормальной конструкции, постоянного профиля с закругленными концами. Длинные и очень узкие элероны. Фюзеляж полумонокот из фанеры. Хвостовое оперение нормальное. Шасси в виде деревянной рессоры. Единственный недостаток — трудность доступа в кабину пассажира. С производственной стороны машина не оставляет желать ничего лучшего. Летные испытания еще не окончены, сделано всего лишь 2 полета. По отзыву пилота машина хорошо слушается рулей и устойчива.

Маломощный самолет РАФ—2

Конструктор инженер Рафаэлянец. РАФ—2—свободнонесущий моноплан с толстым изменяющимся по толщине и профилю крылом. Набор фюзеляжа расчалочный. Хвостовое оперение нормальное. Все управление жесткое. Моторная рама из стальных труб, доступ к мотору со всех сторон хороший. Конструкция рамы позволяет установку моторов различных систем без переделок фюзеляжа.

По соображениям прочности машина сильно перетяжелена, что отозвалось на ее летных качествах. Кроме того, из-за толстого профиля пришлось сделать высокий фюзеляж, который прибавил много лишнего сопротивления. РАФ—2 должен был совершить беспосадочный перелет Москва—Одесса, но благодаря перегреву мотора вынужден был спуститься вблизи Киева. После двухнедельного ремонта прилетел в Одессу. Участвовал в агитоблете Одесса—Херсон—Николаев—Очаков. Вернулся в Москву летом с посадками в Зиновьевске, Харькове и Орле.

Маломощный самолет АИР

Конструктор слушатель Академии Возд. Флота тов. Яковлев. Самолет—нормальный биплан. Крылья, фюзеляж и хвостовое оперение деревянные. Шасси из стальных труб. Управление полужесткое. По проделанной работе и летным качествам "АИР" выделяется из ряда других авиэток. На этой машине летчик Пионтковский совершил перелет Москва—Севастополь—Москва, установив этим полетом 2 мировых рекорда. На Одесских маневрах из отряда авиэток безотказно и регулярно работал почти один АИР. Принимал участие в агитоблете Одесса—Херсон—Николаев—Очаков. В Москву вернулся летом.

Почти все наши авиэтки, несмотря на хорошие летные качества, не могут быть практически использованы, так как построены они без каких-либо заданий, и единственно, чем руководствовались конструктора при постройке, — это желанием получить летающую машину. Вопрос стоял так потому, что мы не имели опыта в строительстве легких самолетов, мы впервые начинали это дело, и громадная заслуга конструкторов в том, что все машины летают. Теперь, когда мы имеем ряд летающих машин, можно из этого ряда кое-что выбрать для практического применения, предъявив при этом необходимые для каждого случая требования.

В настоящее время Осоавиахим отобрал 3 наиболее пригодные для эксплуатации авиэтки, которые будут построены в нескольких экземплярах с соответствующими изменениями.

А. ЯКОВЛЕВ.

НАЧ. УВВС РВС СССР Т. БАРАНОВУ

Протокол № 1

торжественного заседания коллегии НТУ ВСНХ СССР
23/II — 1928 года

Совместно с коллегиями и дирекциями институтов, президиумами НТС'ов, ВМБИТ, ВАИ, руководителями учреждений НТУ, бюро ячеек ВКП(б) и ВЛКСМ и месткомов, посвященного десятилетия рабоче-крестьянской Красной армии и флота.

С л у ш а л и:

1. Приветственное слово Красной армии В. М. Свердлова.

П о с т а н о в и л и:

1. Послать следующую приветственную телеграмму РВС:

„Научные и технические работники Научно-технического управления, Научно-технических советов и Научно-исследовательских институтов, совместно с Центральными бюро секции научных работников, Всесоюзной ассоциацией инженеров и Всесоюзным межквотным бюро инженерно-технических сил, работающие по усовершенствованию и реконструкции социалистической промышленности Союза Советских Республик при помощи научно-технических знаний, приветствуют Рабоче-крестьянскую армию и флот в день ее десятилетия.

Научно-технические работники с чувством величайшего удовлетворения отмечают ту беспримерную в истории роль, какую сыграла Красная армия в деле борьбы за диктатуру пролетариата. В тяжкий период борьбы с бесчисленными врагами революции, вооруженными на средства иностранного капитала, стальным кольцом окружавшими Республику Советов, плохо вооруженная, полуголодная, в стране измученной и разоренной вековым господством помещиков и капиталистов и грабительской империалистической войной, — Красная армия — плоть от плоти трудящихся масс, рабочего класса и крестьянства — отстояла целостность и независимость первого в мире пролетарского государства и создала условия, обеспечивающие успешное научное творчество в стране в интересах трудящихся и более быстрого завершения социалистического хозяйства.

Склоняясь перед великой исторической миссией, которую выполнили Красная армия и флот, давшие возможность научным работникам в условиях мирного строительства приложить свои научные знания, способности и дарования делу строительства социализма, научные работники отдают себе ясный отчет, что роль, которую призваны играть Красная армия и флот, еще далеко не закончена.

В грядущих кровавых схватках между мировым капиталом и Союзом Советских Республик Красная армия и флот так же героически завершат свое дело и приведут трудящееся человечество к планоному строительству коммунизма.

В дни передышки и подготовки к этим великим боям научно-технические работники будут неустанно трудиться над тем, чтобы при помощи научного знания и научного творчества всемерно содействовать укреплению военной мощи Красной армии и флота, технических средств обороны, созданию такой военной базы, которая в лице Красной армии и флота не уступала бы вооруженным силам самых богатых и самых сильных врагов.

Научно-технические работники поздравляют Вас с десятилетним юбилеем и обещают Вам в дни передышки и в дни грядущих великих боев за мировую пролетарскую революцию быть вместе с Вами.

Да здравствует Красная армия и флот — оплот Союза Советских Республик и мировой пролетарской революции“.

С л у ш а л и:

2. Доклад члена РВС А. С. Бубнова на тему о задачах науки и техники в деле обороны страны.

Выступления С. А. Чапыгина, В. Н. Ипатьева, Л. К. Рамзина, С. Д. Шеина и М. Я. Лавири-Скобло.

П о с т а н о в и л и:

2. Принять следующую резолюцию:

„Коллегия Научно-технического управления совместно с коллегиями научно-исследовательских институтов, президиумами научно-технических советов. Дирекцией учреждений НТУ, представителями ВМБИТ, ЦБ секции научных работников, ВАИ, месткомы и бюро ячеек ВКП(б) и ВЛКСМ горячо приветствуют рабоче-крестьянскую Красную армию в день ее славного десятилетия.

Красная армия — плоть от плоти трудящихся масс рабочего класса и крестьянства — отстояла независимость первого в мире пролетарского государства и создала условия, обеспечивающие успешное научное творчество в Союзе на благо самих трудящихся и более быстрое завершение социалистического строительства.

Научно-технические силы Советского Союза, работающие в великом деле строительства социалистического хозяйства, приносят все свои силы к тому, чтобы вооружить Красную армию и Красный флот всеми достижениями как советской, так и мировой науки и техники.

Научно-технические работники — члены единой великой семьи строителей социализма — уверены в том, что рабоче-крестьянская Красная армия сумеет достойным образом охранять и защищать первый в мире Союз Республик труда от нападения окружающих его империалистов.

Да здравствует рабоче-крестьянская Красная армия и Красный флот!

Да здравствует теснейший союз работников науки и техники и рабоче-крестьянской Красной армии!

С л у ш а л и:

3. Сообщение В. М. Свердлова о награждении проф. С. А. Чапыгина орденом Трудового Красного Знамени.

П о с т а н о в и л и:

3. Обратиться к проф. Чапыгину со следующим письмом:

„Коллегия научно-технического управления ВСНХ СССР поздравляет Вас с получением Вами высшей трудовой награды — Ордена Трудового Красного Знамени, которым вы награждены Всероссийским Центральным Исполнительным Комитетом Советов РК и КД. Те огромные заслуги, которые вы имеете в деле нашего социалистического строительства и в деле укрепления мощи рабоче-крестьянской Красной армии, достойно оценены высшим правительственным органом Республики.

Принося свои искренние поздравления, коллегия НТУ уверена в том, что вы еще долгие годы будете свои научные знания и силы отдавать великому делу строительства социалистического хозяйства СССР.

Председатель В. М. СВЕРДЛОВ.
Секретарь А. В. ЗИСКИНД.

П Р И К А З

РЕВОЛЮЦИОННОГО ВОЕННОГО СОВЕТА СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК 1928 ГОДА

№ 15. 20 января 1928 года. Москва.

1. В целях поощрения летного и непосредственно связанного с летной работой технического состава Военно-воздушных сил РККА, за успешное выполнение летной программы без аварий и поломок и за бережную эксплуатацию материальной части, установить, в развитие п. 5 ст. 11 Вр. дисциплинарного устава РККА (приказ РВС СССР 1925 г., № 962):

а) выдачу единовременного денежного вознаграждения и б) награждение нагрудным знаком „отличный воздушный боец“.

2. Выдачу единовременного денежного вознаграждения производить на основании объявляемого при сем „Положения о единовременных денежных выплатах личному составу ВВС РККА за успешное выполнение летной программы без аварий и поломок“, каковое Положение считать введенным в действие с 1 октября 1927 года.

3. Главному Управлению РККА разработать в 2-месячный срок совместно с Управлением Военно-воздушных сил РККА и представить на утверждение РВС СССР проекты:

а) нагрудного знака „отличный воздушный боец“ и б) Положения о порядке награждения им.

Народный Комиссар по Военным и Морским
Делам и Председатель РВС СССР Ворошилов.
(По Главному Управлению РККА).

„УТВЕРЖДАЕТСЯ“

20 января 1928 года.

Народный Комиссар по Военным и Морским
Делам и Председатель РВС СССР Ворошилов

П О Л О Ж Е Н И Е

о единовременных денежных выплатах личному составу Военно-воздушных сил РККА за успешное выполнение летной программы без аварий и поломок.

I. Общие положения.

1. Летный и непосредственно связанный с летной работой технический состав Военно-воздушных сил РККА за успеш-

ное выполнение летной программы без аварий и поломок и за бережную эксплуатацию материальной части может представляться к единовременному денежному вознаграждению.

Примечание. Единовременное денежное вознаграждение может быть заменено выдачей ценного предмета.

2. Размер единовременного денежного вознаграждения в каждом отдельном случае не должен превышать 3-месячного содержания (т.е. основного и дополнительного окладов жалования и квартирно-коммунальных и бытовых денег), присвоенного по должности лицу, представляемому к вознаграждению.

Примечание. Мотористам срочной службы единовременное денежное вознаграждение может быть установлено в пределах до 75 рублей.

3. Выплата единовременного денежного вознаграждения производится из особых кредитов, испрашиваемых Управлением Военно-воздушных сил РККА по смете НКВМ в составе своих операционных кредитов.

4. Ходатайства о назначении денежного вознаграждения возбуждаются непосредственными начальниками по команде ежегодно в период между 1 октября и 1 ноября и представляются не позднее 15 ноября начальниками Военно-воздушных сил округов и морей и начальниками школ с их заключениями в Управление Военно-воздушных сил РККА.

5. Представленные ходатайства о назначении денежного вознаграждения рассматриваются в УВВС РККА в общем масштабе всех округов, морей и школ утверждаются начальником Военно-воздушных сил РККА, при чем последнему предоставляется право в отдельных случаях назначать вознаграждение, в пределах отпущенных ему средств, и при некоторых незначительных отступлениях от требований, изложенных ниже.

6. При установлении на указанных ниже условиях денежного вознаграждения техническому обслуживающему персоналу, размер вознаграждения повышается (не выходя, однако, из пределов 3-месячного содержания), если производившимися в течение года периодическими осмотрами установлено безукоризненное состояние материальной части (самолета, мотора, вооружения и оборудования).

II. Условия для денежного вознаграждения личного состава строевых частей.

7. Летно-подъемный состав (летчики) представляется к вознаграждению при условии, если в течение года им были выполнены на 100% установленные программы и нормы налета без аварий и поломок.

Одновременно с летчиком могут представляться к вознаграждению младший авиационный техник и моторист, обслуживающие его самолет, но при условии обслуживания самолета данного летчика в течение не менее одного года без перерыва.

8. Командиры частей (звеньев, отдельных и неотдельных отрядов эскадрилий и бригад) представляются к вознаграждению при одновременном наличии следующих условий:

- при постоянной готовности к работе в любое время года 100% имеющихся в данной части по списку действующих самолетов;
- при достижении наибольшей экономичности в эксплуатации материальной части и в расходовании горючего и смазочных материалов;
- командования данной частью в течение не менее одного года;
- при выполнении частью в полном ее составе без катастроф, аварий и поломок, установленных программ и норм налета в размере не менее в (0/0):

95	для звена
90	„ неотдельного отряда
85	„ отдельного „
80	„ эскадрильи
75	„ бригады.

9. Одновременно с командиром части могут представляться к вознаграждению при условии прослужения в данной должности и в данной части не менее одного года следующие лица:

- старшие авиационные техники отрядов;
- старшие инженер-механики эскадрилий;
- командиры парков бригады, а при представлении к вознаграждению командиров отдельных частей (отрядов и эскадрилий) и командиры парков, обслуживающих эти части.

10. Начальники Военно-воздушных сил округов и морей удостоиваются вознаграждения при достижении частями округа следующих условий:

- наибольшего относительного налета при наименьшем относительном числе катастроф, аварий и поломок;
- наилучшего сбережения материальной части;
- наибольшей экономичности в расходовании горючего и смазочных материалов;
- наилучших достижений в технике пилотажа и боевого применения авиации (в стрельбе, в бомбометании, в дальних и ночных полетах и т. д.);
- при постоянной готовности к работе в течение всего года 100% действующих самолетов.

III. Условия для денежного вознаграждения личного состава школ

11. Летные инструктора и командиры звеньев школ ВВС представляются к вознаграждению при одновременном наличии следующих условий:

- при непрерывном проведении в течение года летной программы обучения;
- при отсутствии аварий и поломок во время их собственных полетов;
- при отсутствии аварий в руководимых ими группах учеников-летчиков.

12. Командиры неотдельных отрядов и командиры эскадрилий представляются к вознаграждению при одновременном наличии следующих условий:

- при отсутствии катастроф, аварий и поломок как при собственных полетах, так и при полетах инструкторов и командиров звеньев данной части;
- при выполнении 100% программы и нормы налета;
- при наличии на 1 ученическую аварию среднего количества полетов на 100% большего по сравнению со средним количеством полетов на 1 аварию в той же школе в предыдущем учебном году;
- при постоянной готовности к работе в течение всего года самолетов по числу летных групп.

13. Начальники школ ВВС удостоиваются вознаграждения при достижении школой следующих условий:

- при наименьшем относительном количестве катастроф, аварий и поломок;
- при выполнении установленного для школы плана подготовки;
- при производстве выпуска из школы окончивших таковую с полной тренировкой, предусмотренной программой обучения, и точно в сроки, установленные Начальниками Военно-воздушных сил РККА;
- при постоянной готовности к работе в течение всего года 100% действующих самолетов;
- при наилучшем сбережении материальной части;
- при наибольшей экономичности в расходовании горючего и смазочных материалов.

14. Одновременно с летными инструкторами, командирами частей и начальниками школ могут представляться к вознаграждению при условии прослужения не менее одного года в данной части и данной должности:

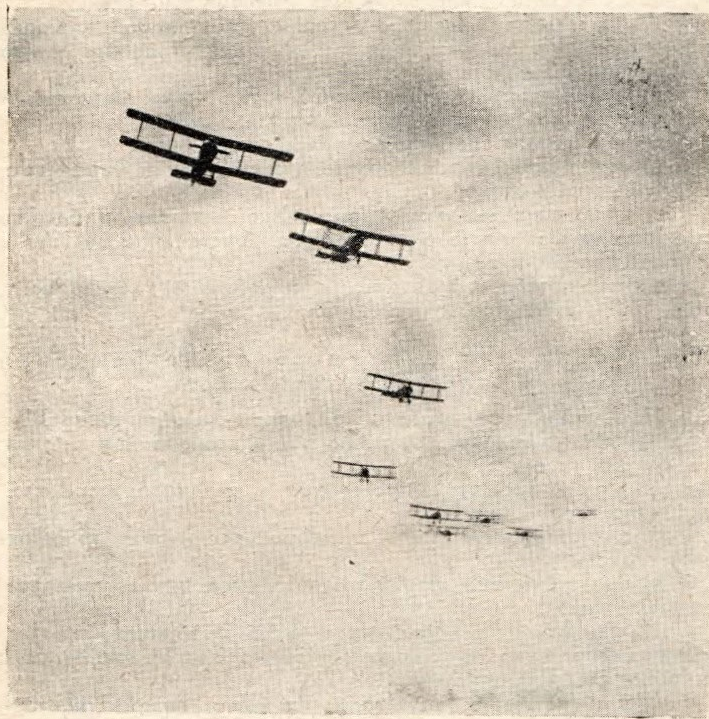
- младшие авиационные техники и мотористы, обслуживающие самолет лица, представленного к вознаграждению;
- старшие авиационные техники отрядов;
- инженер-механики эскадрилий;
- начальники учебно-летных отделов и начальники технических частей (или командиры парков) школ ВВС РККА.

Начальник Главного Управления РККА ЛЕВИЧЕВ.



СОВЕТСКИЕ АВИЭТКИ

На заводе им. Оссовиахима силами фабзавуча, на общественных началах, сооружается авиэтка конструкции инж. Виноградова. Всего за 1927 год в Москве построено 7 авиэток, часть из которых уже совершила ряд рекордных перелетов и принимала участие в военных маневрах.



Красные самолеты в день 10-летия Красной армии гулом моторов приветствовали трудящихся.

В АВИАСЕКЦИИ МОСАВИАХИМА

В Авиасекции Мосавиахима вырабатывается план использования авиэток, а также ведется подготовка по организации гражданской школы авиации в Москве.

МОТОРЫ ДЛЯ АВИЭТОК

Ячейкой Оссовиахима при Гос. электротехническом тресте ведется работа по постройке первого советского легкого мотора. В обработке находится мотоциклетный мотор „Гриб“ — 24 л. с. Эти работы являются первым шагом для создания советского мотора для авиэток.

К ПЕРЕЛЕТУ ГЕН. НОБИЛЕ НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС

В Москве получены сведения, что ген. Нобиле, готовящийся сейчас к своему весеннему перелету на дирижабле на Северный полюс, изменил свой план перелета.

Как известно, ранее была намечена остановка в Ленинграде, где и предполагалась установка причальной мачты для дирижабля.

По новому плану вследствие учета неблагоприятных навигационных весенних условий на С.-З. СССР маршрут перелета будет происходить через Норвегию.

ПЕРСОНАЛЬНАЯ ПЕНСИЯ А. А. ПОРОХОВЩИКОВУ

Постановлением Совнаркома Союза ССР о назначении заслуженным лицам начсостава РККА ко дню десятилетия Красной армии персональных пенсий в числе других лиц, таковая назначена А. А. Пороховщикову (б. уполномоченному Главвоздухфлота) в размере 200 руб в месяц с 23 февраля 1928 г.).

В АКАДЕМИИ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА

Закончена постройка стен корпуса аэродинамической лаборатории. Постройка здания лаборатории будет закончена в мае. Разработан и утвержден проект большой и малой аэродинамических труб для аэродинамической лаборатории.

Приступлено к постройке необходимых моделей по этому проекту. К этой работе привлечены руководители кафедр академии и специалисты Центрального аэродинамического института. Постройка труб будет закончена в годичный срок. Вместе с этим разрабатывается план технического и электротехнического оборудования лаборатории.

В связи с окончанием первого триместра, проведена зачетная сессия на первом, втором и части третьего курсах. Результаты зачетов выяснили значительную успешность академии — неудовлетворительно сдали зачеты лишь около 20% слушателей, которые с самого начала учебной работы проявили себя недостаточно подготовленными к ней.

В лабораториях академии, помимо использования их для учебных целей, сейчас развернулась большая научно-исследовательская работа, которая выполняет задания научного комитета УВВС, Авиатреста, авиазаводов и других организаций. Эта работа выполняется, главным образом, научными сотрудниками академии, под непосредственным руководством старших руководителей кафедр.

ЭКСПЕДИЦИЯ НА БЕЛОЕ МОРЕ

В середине февраля с. г. из Москвы отправилась в Архангельск и далее на остров Моржевец экспедиция Добролета и Совторгфлота. В составе экспедиции находится самолет Юнкерс с фото-и радиоустановкой. Цель экспедиции — воздушная разведка на тюленьих промыслах в Белом море.

ПОЧТОВЫЙ ЯЩИК

Тов. БУТЕНИНУ. Ваша заметка „О подготовке по корректированию морской артиллерийской стрельбы в будущий летний период“, передана на рассмотрение в Учебно-Строевое Управление ВВС и будет использована в административном порядке.

Тов. СТОЛЯРОВУ. Ваша статья „Расчет и соблюдение элемента времени в полете“ находится на рассмотрении членов Редколлегии. Редакция обращает Ваше внимание на недопустимость посылки статьи одновременно в два журнала: копию этой Вашей статьи мы обнаружили в редакции журнала „Военный Вестник“.

Тов. ИОНОВУ. Ваша статья „Несколько общих соображений о мобилизационном планировании ВВС“ слишком обща. Нужны конкретные предложения, а не общие соображения. Приведенные общие положения ничего нового читателю не дают. Не пойдет.

Статья о стоелочной подготовке несомненно интересна, но ее объем в 60.000 знаков мешает пустить ее вследствие недостатка места. Посократите до 20.000 знаков и пришлите.

Статья о боевых действиях войсковой авиации по земным целям находится на рассмотрении Редколлегии.

Тов. НЕГЕРЕВИЧУ. Связь между комплектованием школы летнабов и „падением интереса“ к моравиации не обоснована Вами. Не пойдет.

Тов. СТЕПАНЧЕНОК. Вопрос покрывается статьями Рожина и Рязанова. Не пойдет.

Тов. АНДРЕЕВУ. В статье „Полеты в облаках“ вы занимаетесь чистой декларацией. Никакой обработки вопроса не даете. Прорабатывайте этот вопрос и давайте конкретные указания по технике полета в облаках.

Тов. ЧАЙКИНУ. Указываемый вами недостаток в оборудовании Р. 1 приборами в настоящее время на самолетах новых выпусков устранен.

Т. ПЛОТНИКОВУ и СЕРГЕЕВУ. Ваш перевод статьи д-ра Фламма „Потеря скорости, как причина авиационных катастроф“ не пойдет, так как в статье этой нет новых данных, неизвестных нам.

БИБЛИОГРАФИЯ

А. АЛАЗИН. Обеспечение воздушных операций. ГИЗ. Москва — Ленинград, 1928 г. Стр. 135, схема 26-я.

Воздушный флот сейчас и у нас и у наших вероятных противников сильнее и лучше, чем когда-либо раньше. Воздушные силы растут непрерывно и количественно и качественно. От героизма одиночек до планомерных действий смассированных сил, от кустарничества с нащупыванием своих форм, приемов и способов до развитых на основании опыта войн теоретических построений большой путь. Этот путь развития воздушных сил служит уже гарантией того, что отдача в работе воздушного флота будет в грядущих столкновениях значительно больше, чем раньше. Мы вправе ожидать от будущих столкновений в воздухе чрезвычайно большой напряженности. Выполнение задач в воздухе встретит несомненно сильнейшее противодействие со стороны противника. Теперь, по-прежнему, вопрос об обеспечении своих воздушных действий приобретает чрезвычайно актуальный характер.

Мы должны отметить интересное положение, имеющее корни в опыте минувших войн.

Когда воздушный флот слаб, когда насыщение фронта самолетами не велико, как это было, напр., в начале мировой войны, вероятность встречи с воздушным противником в необъятном воздушном океане ничтожна, самолеты с обеих сторон имеют возможность проникать глубоко в неприятельское расположение без противодействия воздушного противника и глубина этого проникновения ограничивается лишь запасом горючего, т.-е. только технической данной.

При таком положении дел действия авиации в далеких пределах были вполне возможны, но в силу слабости авиации оперативный результат их был равен почти нулю. Самолеты в начале мировой войны несли в глубокий тыл противника свои бомбы величиной с картофелек без какого-либо ощутительного результата.

С другим положением мы встречаемся, когда насыщение фронта авиации очень плотно. Уже к концу мировой войны насыщение это на Западе было таково, что встреча с воздушным противником была обеспечена почти в каждом полете. На Западе уже в 1918 году установилось мнение, что залететь на 50 км в расположение противника — значит не вернуться. А вместе с тем средства авиации в это время уже позволяли рассчитывать на причинение крупных поражений земным объектам, если и не в масштабе стратегическом, то, по крайней мере, в масштабе оперативном. Опыт войны дал уже интересное противоречие: количественно слабый воздушный флот может проникнуть глубоко, в расположение противника, но проникновение это в большинстве случаев оперативно бесполезно, (за исключением разведки), а крупные воздушные силы были бы способны дать оперативный результат в глубоких налетах на тылы, но не могут этого сделать в силу противодействия воздушного противника. Этот опыт войны показывает, как воздушный флот фактически был поставлен в такое положение, что действительность привязывала его к полям сражений ближе к действиям войск.

Ясно, конечно, что с непрерывным ростом наших и неприятельских воздушных сил все острее и острее будет стоять вопрос о воздушных боях, и это тем более, что главные направления могут уже сейчас нами и нашим противником насыщаться авиацией с такой плотностью, которая встречи в воздухе делает правилом, а не исключением.

В силу этого нельзя не приветствовать труда т. Алазина, специально посвященного проработке актуального сейчас для нас вопроса обеспечения воздушных действий или, по терминологии автора, воздушных операций.

Автор подошел к своей теме с полной серьезностью. Содержание его труда развивается на введение и три части.

Во введении автор дает краткий очерк эволюции применения авиации во время мировой войны и через опыт начального периода, затем периода Вердена и Соммы, приводит читателя к установлению понятия единства воздушных и земных операций. Этот вывод, столь ценный для нас, лишний раз подтвержденный исторической справкой, конечно, можно только приветствовать.

Установив единство воздушных и земных операций, автор, далее, первую часть посвящает определению понятия „воздушная операция“, в части второй разбирает формы истребительного обеспечения и в части третьей дает схему их.

Мы видим, что вопросы обеспечения ограничены автором только трактованием применения истребителей, но как-раз этот вопрос для нас является вопросом наиболее актуальным и наименее разработанным, и притом вопросом, по которому и до

настоящего времени, к сожалению, полного единства во взглядах не достигнуто. Автором подробно рассмотрено сопровождение или конвоирование истребителями самолетов другого специального назначения, обеспечение данного района, в котором действует авиация неистребительная (патрулирование и бараж), обеспечение определенного момента операции (проталкивание своей авиации вперед, охранение ее при возвращении, и так называемое заграждение), скопление противника над аэродромом и демонстративные действия.

Эти вопросы, подробно разбираемые во 2-й части, являются ядром всего труда и должны привлечь к себе наибольшее внимание.

Нельзя не отметить, что такое отшлифованное гранение форм обеспечения явилось результатом исследования опыта позиционной войны.

Быть-может, различая выметание и заграждение, как фронтальный и фланговый удар, автор был бы более прав, назвав их не оперативными формами, а тактическими приемами, но, несомненно, что описанные автором формы применения истребителей в целях обеспечения действий неистребительной авиации были даны в опыте мировой войны с ее позиционным характером, с постоянством работы авиации над позиционными полосами. Нужно пожелать, чтобы вопрос о применении этих форм, описанных автором в их чистом виде вне зависимости от единства с земной операцией, был проработан применительно к земным операциям маневренной войны.

Повидимому, в маневренной войне мы встретимся с большей простотой в применении истребителей, что, конечно, ничуть не порочит научного подхода автора к исследованию обеспечения истребителями во всей полноте.

Труд т. Алазина читается с большим интересом. Владея в чрезвычайно сильной степени способностью к оригинальному, подкупающему своей логичностью, мышлению, автор вместе с тем бросает целый ряд новых мыслей в отличных формулировках, свидетельствующих о его незаурядных дарованиях. Но все изложение, чрезвычайно конструктивно сделанное, могло бы выиграть в ясности и простоте, если бы автор не стремился в такой мере к новому значению понятий.

В частности, вряд ли можно согласиться с определением понятия воздушной операции, под которое автор подводит и разведывательный полет. На определение этого понятия автор затрачивает целую первую часть своего труда, но вся применяемая здесь острота мышления в конечном итоге создает понятие, лишь осложняющее чтение труда, так как заставляет все время помнить в дальнейшем, в каком условном или, вернее, условленном смысле автор его применяет. Каждый автор вправе, конечно, вкладывать в свои термины любое содержание, если он затем в изложении применяет их именно в том значении, которое было им установлено. Тов. Алазин в этом отношении не грешит и точно придерживается значения своего понятия „воздушная операция“. Но дело в том, что в таком содержании понятия „воздушная операция“, чтобы под это понятие подошел и разведывательный полет, никакой необходимости нет.

Если даже согласиться с таким общим определением воздушной операции, даваемом в труде: „совокупность или система действий воздушного флота, направленных к достижению определенной цели“, все же дальше идти за автором вряд ли возможно (слова „воздушного флота“ подчеркнуты мною).

Автор сейчас же дальше говорит не об операциях воздушного флота в целом, а об операциях бомбардировочной авиации, об операциях разведчиков, т.-е. об операциях родов авиационных войск, что вряд ли целесообразно.

Трудно согласиться и с дальнейшими определениями.

Автор делит операции на независимые, операции содействия и операции обслуживания.

Независимые воздушные операции автор определяет так: „Независимые воздушные операции в случае войны на земле, в море и в воздухе имеют в виду собственные задачи, которые сочетаются с общими военными целями лишь в конечном счете“.

Следующее определение: „Воздушным содействием мы называем такие операции, которые, оставляя за воздушным флотом инициативу в смысле оперативного замысла и его реализации, поставлены тем не менее по месту и времени в строгое подчинение интересам борьбы в целом“.

Вряд ли можно говорить о какой-нибудь принципиальной разнице между этими двумя определениями. Раз во втором определении появляются „место и время“, то нужно было говорить не о „борьбе в целом“, а о данной земной операции.

„Борьба в целом“ соответствует „общим военным целям“ первого определения и уничтожает „место и время“. На пути этого определения операций содействия лежит сепаратизм воздушного флота, особенно, если принять во внимание „инициативу в смысле оперативного замысла и его реализации“ второго определения.

Эти отнюдь не четкие определения сыграли свою роль уже в самом труде, затруднив автора в определении бомбардировочных действий немцев по Лондону, которые автор относит к операциям содействия, тогда как они имели в виду именно сочетание с общими военными целями лишь „в конечном счете“, ибо ни место ни время использования результатов этих бомбардировок не могли быть предусмотрены ни для какой определенной земной операции немцев, и мы сделали бы лучше, если бы содействие определяли с точки зрения использования результатов именно в данной земной операции. Вряд ли вообще содействие может идти поэтому дальше масштаба армии, т.е. дальше оперативного искусства. Налеты на Лондон не могли, конечно, подчиняться командармам.

Что касается „операций“ обслуживания, то уже само соединение воедино этих двух понятий противоречиво. Обслуживание не имеет цели в себе и потому противоречит и понятию операции. Инженерные войска обслуживают, но не ведут операцию.

Нельзя говорить, что операцией является разведка, бомбардировка, атака живых целей. Это все тактические действия, из ряда которых в связи с рядом тактических действий земных войск складывается единая операция, ведущаяся командармом. Мы можем с этой точки зрения говорить лишь об участии разведывательной, бомбардировочной, штурмовой авиации в операции, но не об операциях этих родов авиационных войск. Воздушная операция появляется только тогда, когда, кроме действий авиации в отношении земли, есть и чисто воздушный отвес в работе авиации. Вся оригинальность вопроса в том, что авиация всегда рассматривается под двойным углом зрения, земным и воздушным. Действия авиации входят и в земную и в воздушную операцию. Это можно было бы выразить схемой двух частично перекрывающихся кругов.

Единица — это воздушные действия, которые вместе с двойкой дают земную операцию, а вместе с тройкой — воздушную операцию.

Действия воздушного флота в отношении земли определяются землей; воздушная операция определяется воздухом. От того, что разведчик производит оперативную разведку, его полет не превращается в операцию. Правда, автор прибегает к понятию „элементарная операция“, но ведь это не упрощает, а лишь усложняет дело. Ясно, что говорить о „политработе“ воздушного флота, как об операции, является натяжкой, сделанной для спасения установленного автором понятия воздушной операции. В конечном итоге автор приходит к надлежащему понятию воздушной операции. Говоря об истребительном обеспечении си вынужден, чтобы быть последовательным, и само это обеспечение назвать операцией. Таким образом, обеспечение и обеспечиваемые действия являются по его мнению простыми операциями, дающими в общем одну сложную операцию.

Нет необходимости, далее, вводить и понятие „резервная авиация“, тем более, что к этой резервной авиации автор причисляет и разведывательную армейскую авиацию. Тут получается неясность из-за синимических, в представлении автора, понятий: резервный и армейский. Автор утверждает, что „в период развертывания и в начале сближения обслуживанию еще нет места“. Как раз наоборот: разведка в это время идет полным ходом и эта разведка, хотя и оперативная, не есть операция и не является содействием, а именно обслуживает штабы. Мы видим, что требуется особое напряжение внимания, чтобы понимать мысли автора, удерживая в голове его определения.

Значительно удобнее авиацию делить на авиацию разведывательную и на воздушные боевые силы. Армейская развед-

ывательная авиация не есть резерв, она имеет собственные задачи по обслуживанию разведкой армейского штаба. Задачи эти постоянны, а не появляются спорадически в виде действий резерва.

Эти замечания, повторяю, не должны опорочить содержание ценного труда, а отнестись лишь к форме изложения, усложняющей его понимание. Но нужно признать, что, приняв свои определения, автор и тут проявил полную последовательность: формальная логика его так же хороша, как интересен и несложен труд. Книги исследовательского характера у нас редки, а они также нужны, как и хорошие наставления.

Настоящий труд необходимо изучить каждому работнику воздушного флота, так как он является новой ступенью в развитии нашей авиационной мысли.

А. ЛАПЧИНСКИЙ.

М. АБОДА „Война в горах“ ГИЗ, Москва, 1927 г.

Государственным издательством в переводе А. Лангового и А. Преображенского по отделу „Библиотека иностранной военной литературы“ издана книга „Война в горах“ в 1927 году, М. Абода, подполк. французской армии.

Автор, разбирая вопрос по использованию войск в горах, коснулся и воздушного флота. По его мнению, воздухоплавательные аппараты (аэростаты) существенной пользы дать не могут так же, как и дирижабли, а потому он коротко останавливается на разборе по их применению.

В части, касающейся использования аэростата в горах, автор, пожалуй, прав; подъемность аэростата крайне мала по отношению к окружающей местности даже и в том случае, если высота гор не превышает средние размеры, какие мы относим к 2 000-3 000 м. Учитывая же громоздкость переброски материальной части, снабжение химатами и атмосферные условия в горах, можем прийти к выводу, что последнее не всегда возможно будет использовать, в силу сказанных причин.

Отдел „Авиация“ — краткий технический обзор.

Автор останавливает внимание на тех трудностях производства полетов, какие оказывают атмосферные условия, с чем вполне можно согласиться по опыту, имевшему место в недалеком прошлом. К этому необходимо прибавить о затруднениях самолетовождения — ориентировке, в особенности детальной. Неличие подобных условий вызывают специальную подготовку летного состава для горной работы.

Аэродромы. Автор отмечает достаточное наличие площадок для аэродромов (Агласские горы), но он не так легко разрешим на наших окрестностях. Сносных аэродромов, в особенности для тяжелой авиации, и при вложении некоторых материальных затрат по их оборудованию трудно подыскать в желаемом пункте.

Автор отмечает возможность использования горных озер для гидросамолетов.

Разбирая материальную часть и типы самолетов, он приходит к выводу, что только некоторые более или менее отвечают требованиям, предъявляемым горными условиями работы и отмечает также широкое применение в будущем геликоптера. По связи автор говорит: чувствительные пертурбации, вносимые горной местностью в работу беспроволочного телеграфа на земле, не распространяются на аппараты этого телеграфа, установленного на самолете; тем не менее интересно было бы произвести серьезные исследования работы этих аппаратов на больших высотах. Из сказанного явствует, что французами в Марокканскую кампанию этот вид связи был недостаточно испытан.

В отделе „Условия использования авиации в горах“ (общая организация) автор разбирает состав авиации для горной работы и нового ничего не вносит. Остановившись на наблюдательной авиации, опять отмечает всю тяжесть работы последней в отношении ориентировки, метеорологических условий и тут же говорит о благоприятности проведения разведки, так как неприятельская противовоздушная оборона в горах будет малодействительна вследствие трудности ее установки. Боевые самолеты противника едва ли предпримут преследование отдельного самолета, идущего низко над горами. Думается, что автор с французской легкостью подошел к разрешению этого вопроса, в части хотя бы пункта противовоздушной обороны, которую затронем ниже.

При корректировании артиллерии автор отмечает трудность наблюдения разрывов, не внося никаких соображений, и отмечает важность наличия авиасвязи в виду сложной организации наземных ее средств.

Работу истребительной авиации автор относит по аналогии к работе ее на равнине.

Бомбардировочная авиация. Ее задача:

1) Тревожить неприятельские позиции, что выполняется небольшими группами, посещающими очень часто избранные цели, как-то: оборонительные сооружения, расположение на отдыхе, убежища, овраги, укрытие от артотряда и т. д.

2) Бомбардировка тыла противника, где отмечает особенность последнего: эшелонирование вдоль долин, в виду крайне ограниченного количества дорог.

Наш опыт, правда, небольшой, дает возможность кое-что добавить к сказанному автором по поводу работы бомбардировочной авиации в горных условиях, а именно, что она должна быть по своему количеству больше всех остальных видов авиации и по типу легко-бомбардировочной. Такие требования вызываются аэродромными и метеорологическими условиями, во-первых, и, во-вторых, тем обстоятельством, что тип легкого бомбардирования, имеет большую вертикальную скорость, что очень важно в горах. Зачастую лишь только она сможет решающе повлиять на исход операции. Абсолютное увеличение ее также, конечно, вредно, как и недооценка ее значения. Работа ее должна пойти по двум направлениям: 1) бомбардировка тыла и 2) уничтожение господствующих пунктов противника на передовых его позициях. По пункту первому мы имеем сказать, что крайне ограниченное количество дорог с большим наличием переправ, мостов, перевалов дадут богатые и окупающие цели. По пункту второму — бомбардирование передовых позиций имеет своей задачей вырвать ключ тактической операции, который не поддается воздействию артиллерии. Вот основные причины, побуждающие говорить о праве отведения первого места бомбардировочной авиации.

Противовоздушная оборона. По мнению автора, организация в горах против воздушного нападения такова же как и на равнине. Нам кажется, что она будет иметь несколько иной в отношении организационном, а также в части, касающейся средств вооружения. Идеальное назначение ее таково, же в целом, как и на равнине, но все же эта организационная сторона требует глубокого обсуждения специалистов.

Воздухооборона подразделяется на передовую и тыловую; вероятно, первая будет иметь в вооружении преобладающее большинство станковых пулеметов, тогда как последняя — зенитную артиллерию. Трудность переброски артиллерии в горах, подвоз боеприпасов, фуража для конского состава (механическая тяга не всюду применима), с одной стороны, с другой же — сложность установочных работ ограничат использование зенитной пушки в глубине гор, а отсюда компенсация ее — станковый пулемет. Зенитная артиллерия должна быть использована на крупных и редких артериях армии. Разреженность последних побуждает иметь максимум средств воздухообороны, что отмечает автор и с чем не согласиться нельзя. Станковый пулемет и в обороне тылов, пожалуй, иногда будет оспаривать первенство у пушки при наличии высот, хотя бы достигающих 2 000-3 000 м, тем самым урезающих потолок самолета.

„Воздушный флот в горах“ не тщательно отработан, местами автор в противоречии сам с собою, что можно отнести или за счет перевода, или же несерьезного подхода по указанному отделу.

В целом можно сказать, что если указанный труд не является „основой“ по работе в специфических условиях авиации, то все же он знакомит читателя с теми трудностями и особенностями работы, кои имеют место в горах.

Ф. КОЛОСОВ

„Taschenbuch der Luftflotten“ на 1927 г. (изд. Н. Bechhold Verlagbuchhandlung, Frankfurt am Main, 556 стр.

Цена 6 руб. (при выписке через „Международную Книгу“).

„Taschenbüch der Luftflotten“ (немецкий карманный справочник по воздушному флоту) принадлежит к числу тех немногих справочников, которые обладают всеми положительными чертами, присущими изданиям этого типа. И очередной его выпуск, на 1927 г., предлагаемый вниманию наших читателей в этой рецензии, способен с достаточной полнотой удовлетворить розыску многочисленных справок и сведений о состоянии воздушной техники в разных странах. Так как современное развитие воздушного дела, его широкое распространение в самых разнообразных областях жизни не позволяют ответить в одной справочной книжке на все вопросы этого дела, Taschenbuch, по установившейся традиции, имеет целью создать характеристику тенденций и уклонов, которые в текущий момент отмечают особенности авиации в каждой стране. Поэтому Taschenbuch обращает свое внимание на новинки авиационных конструкций, на наиболее важные сведения по ним, подбирая свежий материал

за последние 2-3 года. Вот почему разбор типов самолетов и их конструктивно-технических данных (по Ташенбуху) позволяет установить те основные пути и перепутья, по которым направлена современная мысль авиационных конструкторов.

После предварительных замечаний о порядке пользования книгой, справочник открывается перечислением тех фирм, конструкций которых приняты в разных странах; далее следует таблицы, в которых, соответственно каждой стране, приведены системы самолетов и их технические сведения (название самолета, год постройки, тип конструкции, категория, применения, число мест, число и тип винтов, мощность, тип и число моторов, размах крыльев, длина, площадь потолка, скорость самолета); имеются сведения о 1 550 самолетах, относящихся к 29 странам. Основную и наиболее ходовую часть справочника составляют снимки 670 самолетов (некоторые из них даны со схемами) относящихся к наиболее новейшим и замечательным конструкциям. Ознакомившись с этим отделом, можно заключить, что подавляющее большинство современных конструкций принадлежит к бипланам (66%). Авиатки составляют, примерно, 10% современной авиации. Аппараты двух- и многомоторные дают 24% от общего числа самолетов. Все более и, более утверждается тип свободонесущих крыльев (до 13%). Трипланы почти изжили себя. Аппараты с толкающими винтами выходят из употребления (3,4%); моторные установки типа „тандем“ представляют собою еще весьма редкое явление (1,3% от общего числа самолетов и 8,4 от двух- и многомоторных). Среди гидросамолетов все большее значение получают летающие лодки (45%), хотя поплавковые распространены количественно больше (55%). Амфибии последних лет — только летающие лодки (3,5% от общего числа самолетов).

Наиболее полно представлены сведения о Франции, как это и соответствует развитию авиации этой страны; Ташенбух дает 169 снимков французских самолетов (в таблицах перечислены сведения о 353 французских аппаратах); общей чертой, присущей развитию этой авиации, является широкое применение многомоторных конструкций (28%).

Бипланы наиболее типичны для американской авиации, монопланы которой составляют лишь — 14%; как американские, так и английские конструкции характеризуются весьма редким использованием принципа многомоторности. Формы монопланов имеют наибольшее применение в Германии и среди тех нейтральных стран, где почкуется германское авиапроизводство (Рорбах — в Дании, Фоккер — в Голландии и др.). Нельзя не отметить начинающегося перехода к постройке самолетов, имеющих нижние крылья большего размера, чем верхние; тогда как до сих пор это явление встречалось для одиночек различных конструкций, ныне оно стало типичным для производства Кертисса (Америка) и др. американских (Мартин, Александер, Aerial), итальянского Капрони и т. д.

Сведения о советской авиации более подробны, чем имело место в предыдущих выпусках Ташенбуха. В таблицах собраны данные о 23 самолетах, 5 из них даны в снимках и схемах (двухместные разведчики: Юнкерс R.02 (1924 г.) с мотором Испано 300 HP; Юнкерс 21 (1924 г.) с мотором В.М.В. 185 HP; ЦАГИ А.Н.Т. 3 (1926 г.) с мотором Нэпир 450 HP; пассажирский Калинин К 1 (1925 г.) с мотором Сальмонс 170 HP и спортивный ЦАГИ (1925 г.) с мотором Блэкберн 18 HP). В отделе безмоторной авиации собраны сведения о планерах советского производства („Красная Пресня“, „Академия воздушного флота“ 13, 14, 15, „Парабола“ Черановского и др.).

Интересующих советского читателя сведений о состоянии авиации в Польше, Финляндии и у др. соседей СССР в Справочнике помещено очень мало. Если Польша в перечневых таблицах представлена 16 самолетами, хотя в снимках дан рис. только одной авиатки „Габриэль“ и к тому же 1921 г. (?), то по отношению Финляндии, Латвии и Литвы имеется по 1 снимку с данными 2-3 конструкций. Эстония и Румыния почти выпали из Справочника; упоминается об этих странах только в общем перечне воздушного флота разных стран. В таком же положении сведения о Турции и южно-американских республиках.

Отдел воздухоплавания, по сравнению с предыдущими выпусками, значительно сокращен, главным образом, за счет изъятия конструкций, имеющих сейчас чисто историческое значение. Справочник дает только 8 снимков самых известных дирижаблей, совершенно не касаясь привязных и свободных аэростатов (в таблице имеются материалы о 36 дирижаблях Германии, Англии, Франции, Италии и Америки).

Сведенные в отдельную таблицу, сведения о современных моторах дают характеристику почти 300 их типов, позволяя установить весьма характерные черты современного моторостроения и производства.

Сведения о парашютах весьма кратки и касаются преимущественно французских систем.

В итоговой оценке следует считать что своему основному назначению, получению срочной и точной справки, Ташенбух вполне служит. Изящная внешность, хорошая бумага, четкие рисунки и шрифт — увеличивают удобство пользования этим пособием, которое нельзя не рекомендовать нашему летному составу прежде всего для общего ознакомления с современным состоянием мировой авиации.

Н. Л.

Д. П. ТАТИЕВ. Авиация и воздухоплавание. Как люди научились летать. ГИЗ, Москва—Ленинград. 1928 г., стр. 45, рис. 32.

Содержание брошюры т. Татиева шире заглавия; брошюра дает изложение не только того, как люди научились летать, но и того, как они летают. Служа цели дать грамотное представление широким массам читателей об истории авиации и воздухоплавания, автор, опуская детали и останавливаясь лишь на главных достижениях в области покорения человеком воздуха, захватывает в своем изложении историю авиации от сообра-

жений и набросков Леонардо да Винчи до последних рекордных перелетов и историю воздухоплавания от Лоренцо Гусмана до Ральфа Эпсона.

Мировая война, с такой решительностью отразившаяся на развитии авиации и воздухоплавания, делит историю их на историю до войны и историю после войны. Автор и придерживается этого деления, вставляя между двумя периодами мирного развития авиации и воздухоплавания краткие данные о роли авиации на войне.

Брошюра написана ясно и понятно, вполне популярно, и по языку и изложению доступна совершенно неподготовленному читателю, давая ему вполне доброкачественный материал. Практически брошюра может служить как для самостоятельного чтения совершенно неподготовленного читателя, так и для лиц, ведущих дело пропаганды воздушного флота, давая им фактический материал из истории авиации для выступлений перед широкой аудиторией.

Брошюре надо пожелать самого широкого распространения.

А. ЛАПЧИНСКИЙ.

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.		Стр.
Отдел военного применения		Утомляемость механиков при запуске двигателя за винт — А. Куковеров и В. Рабинович	23
Из работы воздушного флота кавказского фронта в 1920 году — И. Петражицкий	1	Мои первые впечатления — С. Глазов	29
Некоторые вопросы организации и службы штаба разведывательной авиационной части (дискуссионно) — А. Алгазин	5	Военный инженер-механик ВВС — С. Хорьков	31
Морской отдел		Хроника и корреспонденции	
Разведка морских воздушных сил в условиях противодействия истребителей — А. Суше	12	По Союзу Советских Республик	33
Отдел учебы и подготовки		Почтовый ящик	44
Составление отчетов о подготовке строевых частей ВВС РККА — М. Владимиров	17	Библиография	
Командование цветными конусами в групповых полетах — М. Большов	20	А. Лапчинский. — А. Алгазин. „Обеспечение воздушных операций“. ГИЗ. Москва — Ленинград, 1928 г.	45
О слетанности летчика и наблюдателя и о командире самолета — Ф. Арженухин	22	Колосов. — М. Абода. „Война в горах“. ГИЗ, Москва 1927 г.	47
		А. Лапчинский. — Д. П. Татиев. „Авиация и воздухоплавание“. Как люди научились летать. ГИЗ. Москва — Ленинград. 1928 г.	48

ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ!

В виду передачи Государственному Издательству издания журналов **ВОЕННЫЙ ВЕСТНИК, ВОЙНА и РЕВОЛЮЦИЯ, ВОЙНА и ТЕХНИКА, ВЕСТНИК ВОЗДУШНОГО ФЛОТА** и подписного издания **ГРАЖДАНСКАЯ ВОЙНА** подписку на эти издания впредь следует направлять в Главную Контору подписных и периодических изданий Госиздата: Москва Центр, Рождественка, 4, тел. 4-87-19.

Редакционная коллегия: Председатель и ответственный редактор — Я. И. Алкснис. Члены: П. С. Дубенский, А. Г. Евстафьев, А. Н. Лапчинский, С. А. Межевинов, И. У. Павлов, И. И. Петрожицкий, Н. М. Тулупов, С. Г. Хорьков, В. В. Хрипин.